E41
548

E41
548

БЮДЖЕТ ТРАНСПОРТА

И

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ФИНАНСЫ

СБОРНИК СТАТЕЙ

СОКОЛЬНИКОВА Г. Я., АЛЬСКОГО М., ДЗЕРЖИНСКОГО Ф. Э., БЕРНШТЕЙН-КОГАНА С. В., ГРУНИНА И. А. и СОКОЛОВА В. И.

под редакцией

РУДКОВСКОГО В. И.

НКПС — ТРАНСПЕЧАТЬ — МОСКВА
1924

Е 41
548

БЮДЖЕТ ТРАНСПОРТА

И

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ФИНАНСЫ

СБОРНИК СТАТЕЙ

СОКОЛЬНИКОВА Г. Я., АЛЬСКОГО М., ДЗЕРЖИНСКОГО Ф. Э., БЕРНШТЕЙН-КОГАНА С. В., ГРУНИНА И. А. и СОКОЛОВА В. Н.

под редакцией

РУДКОВСКОГО В. И.

НКПС. — ТРАНСПЕЧАТЬ — МОСКВА
1924

БИБЛИОТЕКА
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ
АКАДЕМИИ.
415
96

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№_____ г.

БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТ. КРАСН. ПРОФЕССУРЫ
№ 120205/8
с.ор. 1125

Главлит № 18317. Наряд № 1526. Б. Тираж 1500.

3-я типо-литография «Транспечати», Петровка, Салтыковский пер., д. № 9.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

1. Предисловие V

2. **Сокольников Г. Я. Финансовое положение СССР и бюджет транспорта.**

Связь между финансовым положением отдельных отраслей народного хозяйства и транспортом. Главные этапы финансового строительства СССР. Период военного коммунизма. Ориентация на натуральные налоги. 1921 год как переходный в области финансовой политики. Отсутствие доходов от государственных предприятий. Отсутствие государственного кредита. Неурегулированность денежного обращения. Отсутствие возможности планирования в области бюджета. Современная организация государственного финансового хозяйства. Основные черты нынешней налоговой системы, бюджета, денежного обращения и кредита. Предположения относительно налоговых поступлений на 1923/24 бюджетный год. Три основных элемента действующей системы прямых налогов — сельско-хозяйственный налог, подоходно-поимущественный и рентное обложение городских земель. Промысловый налог и его судьба. Виды на доходы от государственных имуществ и необходимость усилить поступления от эксплоатации лесов. Современный государственный бюджет СССР. Характер его дефицита. Источники для покрытия. Отказ от эмиссии. Денежная реформа. Червонец и совзнак. Необходимые предпосылки успешности реформы. Роль расходов транспорта в общегосударственном бюджете. Современное финансовое положение транспорта по сравнению с промышленностью. Достижения транспорта в финансовой области. Перспективы доходности транспорта. Понижение расходов транспорта. Борьба за снижение цен на топливо и металлы. Заключение 1

3. **Альский М. Финансовое положение и задачи транспорта.**

Влияние войны и революции на современное состояние транспорта. Сокращение отпуска средств транспорту во время войны. Роль в этом процесса обесценения денег. Рост эмиссии. Характеристика работы транспорта во время войны. Грузооборот железных дорог и его состав. Рабочая сила. Расходы транспорта. Переход от натурального хозяйства к денежному. Необходимость отказа от эмиссии. Новая экономическая политика. Развитие грузооборота. Бюджет транспорта и роль его в общегосударственной росписи. Финансовое положеине транспорта и промышленности. Финансовая политика НКПС и ее эволюция. Смета НКПС. Связь железных дорог с Госбанком. Финансирование транспорта. Реформа финансового управления транспорта. Меры к сокращению расходов и упорядочению финансов. Итоги..... 13

Стр.

. **Дзержинский Ф. Э. Достижения и очередные задачи жел.-дор. транспорта.**

Итоги работы железных дорог за 1922/23 год. Финансовое положение железных дорог. Работа сети. Дефицитность. Сравнение результатов работы сети в довоенное время и ныне. Дотация и ее значение. Сопоставление смет 1922/23 г. с 1913 г. Роль в смете расходов железных дорог на металлы и топливо. Борьба за снижение цен..... 37

5. **Бернштейн-Коган С. В. Доходы железных дорог и тарифная политика.**

Пересмотр тарифов в 1922 году. Основные принципы тарифной реформы. Строение тарифных схем. Тарифный коэффициент и его значение. Реальные размеры тарифных плат в 1922/23 году. Влияние тарифов на цены. Важнейшие тарифные мероприятия. Текущий пересмотр тарифов. Исключительные тарифы. Местные тарифы. Дополнительные сборы. Развитие перевозок по железным дорогам. Финансовые результаты тарифной политики..... 47

6. **Грунин И. А. Дефицитность транспорта и меры борьбы с ней.**

Причины современной дефицитности транспорта. Роль в расходах транспорта стоимости топлива, металлов и других материалов. Роль расходов, являющихся результатом бесхозяйственности на транспорте. Грузооборот и доход транспорта. Борьба с бесхозяйственностью.—Охрана грузов в пути. Экономия расхода на топливо. Меры по улучшению эксплоатации подвижного состава. Ремонт подвижного состава. Использование рабочей силы..... 65

7. **Соколов В. Н. Система и методы финансирования транспорта СССР.**

Современная структура управления транспортом. Роль НКПС в управлении отдельными видами транспорта,—железнодорожным, речным, морским и местным. Смета НКПС и ее составные части. Деление расходов транспорта на обыкновенные и чрезвычайные. Роль отдельных видов транспорта в бюджете НКПС. Характеристика железнодорожного транспорта, как предприятия. Отличительные его особенности. Особенности финансирования транспорта. Роль в смете жел. дорог. расходов независящих от движения. Необходимость в сметах на длительные сроки. Нужда в оборотных средствах. Принцип единства кассы в отношении транспорта. Право жел. дорог использовать превышение выручки над сметными доходами. Порядок составления и утверждения сметы. Роль измерителей. Финансирование транспорта по месячным расходным расписаниям. Разассигнование кредитов на места. Методы определения ожидаемой выручки. Финансирование дефицитных дорог за счет доходных. Расчеты с поставщиками транспорта. Ежемесячные бюджетные планы. Финансирование по выручке и по доходу. Расчеты ж. д. между собою по перевозкам. Кредитование транспорта банками. Значение денежной реформы для транспорта..... 81

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Основной задачей экономической политики текущего момента является всемерное содействие успешному проведению в жизнь денежной реформы.

Говорить об этой мере стало возможным лишь благодаря наличию ряда предпосылок, подготовленных в предыдущий период.

Одной из главнейших такого рода предпосылок является, конечно, установление равновесия между расходной и доходной частями государственного бюджета.

Если вспомнить, что транспорт занимает одно из первых мест в нашем бюджете и что дефицитность общегосударственного бюджета в значительной мере обусловлена наличием расходов, связанным с содержанием транспорта, то станет очевидным вся важность и значение не только для самого транспорта, но и для общегосударственных интересов, его финансового положения и изыскания путей, ведущих к достижению бездефицитности транспорта, а в благоприятном случае даже получению от него доходов.

В этом направлении транспортом выполнена громадная работа, положительные результаты которой, кажется, общепризнаны.

Оздоровление, наблюдаемое в области финансов такой важной отрасли народного хозяйства как транспорт, несомненно послужило, тем исходным пунктом, который не только сделал возможным денежную реформу, но и дал основание рассчитывать на успешность проведения ее в жизнь.

Этим в значительной мере объясняется тот исключительный интерес, те горячие споры, которые велись по поводу транспорта и дальнейших его перспектив.

Главными сторонами в этой дискуссии с НКПС являлись прежде всего НКФ, как орган, руководящий нашей финансовой политикой, а затем потребители услуг транспорта.

НКФ, естественно, настаивает на возможном сокращении расходов государства на транспорт и увеличении его доходов.

Наша возрождающаяся промышленность, сельское хозяйство и торговля, в свою очередь, предъявляют транспорту требования об улучшении условий перевозки и возможном понижении стоимости транспортных услуг.

Сам же транспорт заинтересован в создании таких условий для работы, которые давали бы возможность наиболее полного удовлетворения его нужд.

На фоне весьма существенных достижений, наблюдаемых в последнее время в деле улучшения транспортного хозяйства, возникла даже мысль о том, что при наличии все еще не изжитой разрухи в других областях, нерационально иметь в блестящем состоянии транспорт, так как содержание его в таком виде является непосильной для казны задачей. Поэтому, хотя восстановление транспорта после многолетней разрухи, явившейся следствием войны и революции, еще далеко не закончено, но все же транспорт, выдвинувшийся вперед, должен замедлить темп своего восстановления для того, чтобы за счет сжатия его рессурсов другие, отставшие от него отрасли народного хозяйства, могли с ним подравняться.

Обсуждение всех этих вопросов, помимо всякого рода совещаний, велось и в периодической прессе, отводившей в разное время место статьям на эти темы.

Систематического же и более или менее полного освещения всех этих вопросов до сих пор, однако, не имелось; не было и исчерпывающего анализа всего того, что уже сделано на путях к улучшению финансового положения транспорта и насколько транспорт в состоянии осуществить возложенные на него задачи.

Пополнить этот пробел и составляет задачу предлагаемого вниманию читателя Сборника.

Исходным моментом, определяющим современное состояние транспорта, является, конечно, общее экономическое положение страны и ее финансовая политика.

На освещении этого вопроса с исключительной обстоятельностью останавливается в своей статье „Финансовое положение СССР и бюджет транспорта“ тов. Сокольников.

Отметив значение теснейшей связи между финансовым положением отдельных отраслей народного хозяйства, тов. Сокольн-

ников напоминает о тех путях, которые прошла Советская Россия, стремясь к оздоровлению своих финансов, и которые привели к возможности восстановления у нас твердого денежного обращения. Автором особенно подчеркнуты те непременные условия, наличие которых необходимо для обеспечения успеха денежной реформы. В частности тов. Сокольниковым отмечается роль в этом вопросе расходов транспорта. Обрисованная им картина дает ясное представление о всем значении борьбы за денежную реформу.

Статья тов. М. Альского является дальнейшим развитием темы, затронутой тов. Сокольниковым, поскольку она касается непосредственно транспорта. Автор останавливается на рассмотрении финансового положения транспорта, на тех затруднениях, которые он испытывал в этой области, и на мерах сметно-бюджетного и кредитного характера, направленных к улучшению его финансов.

В статье тов. Дзержинского содержится анализ достижений транспорта и тех очередных задач, которые стоят перед ним в текущем 1923 24 бюджетном году. Говоря о причинах дефицитности транспорта, тов. Дзержинский выдвигает идею о необходимости установления единого хозяйственного фронта и борьбы за снижение цен*), ставшую лозунгом текущего дня.

Тарифная политика транспорта наиболее остро затрогивает интересы как самого транспорта, так и отдельных отраслей народного хозяйства,— поэтому на основные ее проблемы было обращено, за последнее время, особое внимание.

На этих вопросах подробно останавливается С. В. Бернштейн-Коган. В своем очерке „Доходы ж. д. и тарифная политика" автор дает исчерпывающий обзор тарифных мероприятий и тех перспектив, которые открываются перед транспортом в деле возможного повышения его доходов.

Насколько велики достижения в области упорядочения и сокращения расходов транспорта и каковы дальнейшие перспективы в этом отношении можно судить исходя из данных, приводимых тов. Грунины м в его статье „Дефицитность транспорта и меры борьбы с ней".

Выводы автора о результатах мероприятий по борьбе за снижение собственных расходов и устранению всякой бесхо-

*) „Экон. Жизнь", 3 декабря 1923 г.

зяйственности свидетельствуют о крупных успехах в этом отношении.

Наконец, в статье В. Н. Соколова с исчерпывающей полнотою излагается система и методы финансирования транспорта, т.-е. вопрос о наиболее планомерном и рациональном использовании имеющихся у транспорта рессурсов.

При нынешнем тяжелом финансовом положении транспорта рассматриваемая В. Н. Соколовым тема приобретает особо важное значения.

Если подвести итог тому пути, который пройден транспортом в области упорядочения его финансов и тем перспективам, которые здесь намечаются, то следует признать, что в этом отношении он, действительно, выдвинулся вперед по сравнению с другими отраслями народного хозяйства.

Несмотря на это финансовые нужды транспорта все же остаются далеко не удовлетворенными при всей их неотложности.

Ведение сложного и обширного транспортного хозяйства требует огромных расходов, размер которых в значительной доле не зависит от объема его работ. Расходы эти остаться без удовлетворения не могут; это обстоятельство до чрезвычайности осложняет разрешение финансовых проблем на транспорте.

Тем не менее, если транспорт, преодолевая исключительные трудности, все же мог придти к отмеченным выше достижениям, то, надо надеятся, он справится до конца и с основной своей задачей,—удовлетворит, в полной мере предъявляемые к нему запросы со стороны народного хозяйства, построив в то же время свой бюджет на началах бездефицитности.

Залог в достижении намеченной цели надо видеть в успехе проводимой ныне денежной реформы и в той политике единого хозяйственного фронта, которая должна согласовать интересы промышленности, сельского хозяйства, торговли и транспорта и тем обезпечить им большую финансовую устойчивость.

Содействовать осуществлению этой цели путем всестороннего освещения и объективной оценки финансового положения транспорта и его перспектив—составляет конечную задачу настоящего коллективного труда.

Март 1924 г.

Финансовое положение СССР и бюджет транспорта.

Повсюду, а в особенности у нас в нынешних условиях, состояние всего государственного хозяйства в огромной мере зависит от состояния транспорта, его работы и отчасти состояния его финансов. Конечно, в свою очередь, положение финансового хозяйства транспорта определяется общим финансовым состоянием государства. Вот почему совершенно бесспорным является то, что между работой Народного Комиссариата Путей Сообщения, с одной стороны, и работой Народного Комиссариата Финансов, с другой, существует теснейшая связь и зависимость; оба эти Комиссариата в своей работе должны итти рядом.

Задача настоящей статьи и состоит в том, чтобы осветить главные этапы, которые прошла Советская страна за последние годы в своем финансовом строительстве, а равно нынешнее положение государственных финансов, которое является в известной степени отправным пунктом для намечения работы транспорта.

Совершенно понятно, что мы вышли из эпохи великих войн и перестройки с совершенно разрушенными, совершенно потрясенными финансами. Ни одно государство в мире, которое провело такое количество лет в войнах и революциях, не могло бы выйти с активом лучшим чем вышли мы к началу 1922 года, когда внутренняя борьба прекратилась, а внешняя обстановка получила более или менее устойчивый для Советской Республики характер. За эти два года, несомненно, народное хозяйство, и в частности финансовое, сделало значительный шаг вперед.

Если вернуться мысленно к декабрю 1921 года, то и в то время финансовое положение Республики характеризовалось тем, что налоговая система только начала еще складываться в своих первоначальных элементах; организация извлечения доходов государственными предприятиями почти не давала никаких реальных результатов; система государственного кредита не существовала; в области денежного обращения не было никаких элементов устойчивости; в области бюджетной отсутствовала всякая возможность планирования, хотя бы на

сравнительно короткий период. С тех пор во всех областях сделан громадный шаг вперед и теперь можно утверждать, без опасения быть опровергнутым, что советская налоговая система в своих основных чертах сложилась, бюджет имеет в себе целый ряд элементов устойчивости и определенности, в области денежного обращения и кредита имеются налицо также существенные достижения.

Для того чтобы понять, что представляет собою система налогов в СССР, необходимо остановиться на следующих основных цифрах. Предполагается, что на 1923 24 год вся сумма поступлений по прямым и косвенным налогам и таможенным пошлинам составит около 500 с небольшим миллионов рублей, т.-е. $^1/_2$ миллиарда рублей регулярных налоговых поступлений. Из этих налогов, примерно, половина приходится на прямые и столько же на косвенные налоги и таможенные пошлины.

Наша система прямых налогов покоится на трех основных элементах: первый из них — нынешний сельско-хозяйственный налог, который восходит исторически к продразверстке, место которой занял сначала натуральный налог, а затем сельскохозяйственный налог 1922 23 года, содержащий в себе еще значительные пережитки натурального. Налог этот является по существу переходной формой к почти исключительно денежному сельскохозяйственному налогу, который предстоит провести в ближайшем налоговом году. Итак, от продразверстки, через натур-налог Правительство идет в деревне к прямому денежному налогу, который заменит старые косвенные налоги, одним из видов которых являлась винная монополия; этот налог включает в себе некоторые элементы и рентного обложения, поскольку в нем есть элементы взимания земельной ренты. Такова система сельско-хозяйственного обложения. В области налогов — это завоевание революции, которая создала и постепенно реорганизовала прямое обложение в деревне, начавшееся с самых примитивных и грубых форм и постепенно достигающее отчетливости и правильности.

В городе многочисленные прямые налоги заменены теперь подоходно - поимущественным налогом — вторым основным элементом нашей налоговой системы; налог этот является здесь таким же унифицированным прямым налогом, как в деревне сельско-хозяйственный. Но, если в последний включены элементы подоходного и рентного обложения с земли, то в городе эти два вида обложения разделены, и подоходно-поимущественный налог в городе дополняется рентным обложением городских земель — третьим элементом нашей налоговой системы.

У нас существует в настоящее время еще один прямой налог—промысловый, взимаемый с оборотов, но он в дальнейшем не удержится в той форме, в которой существует те-

перь; по мере развития подоходно-поимущественного обложения, предстоит значительная его реорганизация.

Итак, система налогов СССР построена на указанных трех основных прямых налогах, дополнением к которым является промысловый налог.

Построение этой системы прямого обложения имеет то огромное значение, что обеспечивает государству регулярное, хотя и очень скудное, удовлетворение потребностей. Уже теперь эти полмиллиарда налоговых поступлений, на которые можно рассчитывать на год вперед, представляют собой тот котел, из которого черпаются средства на удовлетворение культурно-административных потребностей и на нужды обороны, а также на расходы государства по поддержанию его хозяйства.

Кроме налогов по бюджету 1923/24 года, предполагается поступление 100—125 милл. руб. в виде доходов от государственных имуществ, государственных предприятий и т. п., включая в состав государственных имуществ и леса. Эта цифра в 125 милл. руб. является минимальной. Если в области развития налоговых поступлений работа началась с конца 1921 года, то в области развития и учета доходных поступлений и использования их для общегосударственного бюджета работа начинается только теперь. Это вполне понятно, потому, что два года тому назад было бы совсем странно говорить о том, что можно рассчитывать на значительные доходы от нашей промышленности или от государственной торговли. В настоящее время дело обстоит иначе и, если нет оснований чрезмерно обольщаться тем, что государственная промышленность и торговля теперь уже могут явиться серьезной финансовой опорой Советского государства, то Народный Комиссариат Финансов стоит на той точке зрения, что по скольку в ряде отраслей промышленности есть оживление, поскольку в целом ряде предприятий убыточность изживается, постольку прибыль этих государственных промышленных предприятий должна сосредоточиться в государственном бюджете, являющемся основным распределителем государственных рессурсов. Через механизм государственного бюджета доходы, полученные от прибыльных предприятий, по указанию Правительства передаются в более слабые пункты, в убыточные отрасли хозяйства. В этом году такого рода поступления, повидимому будут иметь место; надо ожидать также, что ссуды, ранее выданные нашей промышленности, также будут частью погашены.

С другой стороны, леса Республики, представляющие собою тоже, как уже это отмечено выше, государственные имущества, начнут давать в этом году более значительный доход, так как за организацию финансового хозяйства лесов руководящие органы Республики берутся теперь с достаточной энергией. Здесь имеется, конечно, неисчерпаемый источник.

В бюджетах западных государств, во Франции и Германии, доход от лесов, несмотря на то, что площадь лесов там незначительна, играет достаточно заметную роль. В наших условиях лесной доход, который за прошлый год, составил, примерно, около 15—18 милл. рублей, может возрасти в десятки раз; и может быть уже в этом году удастся довести общую сумму поступлений от лесов до суммы, примерно, в 50 милл. рублей. Государственный бюджет, конечно, получит из этой суммы только часть, так как некоторая часть ее пойдет на развитие местных бюджетов. Все-таки в этом году поступления от лесов уже будут вдвое больше, чем в прошлом году. На это можно рассчитывать с достаточной уверенностью, вопреки некоторым предсказаниям заграничной печати, которая полагала, что мы никоим образом не сдвинем с места нашего лесного хозяйства.

II.

Наш государственный бюджет, если вычесть оборотные расходы по транспорту и по почте и телеграфу, составит немного больше одного миллиарда рублей. Выше была приведена сумма налогов и доходов в размере около 625 милл. рублей. Таким образом в нашем чистом бюджете до 400 миллионов, или 40% его, составляет дефицит. Если взять государственный бюджет вместе с транспортом и почтой и телеграфом, что является более правильным, то получится бюджет приблизительно в 1 миллиард 650 милл. руб. Таковы бюджетные предположения Народного Комиссариата Финансов, при чем следует оговориться, что бюджет в этих размерах еще окончательно не утвержден ни в СНК, ни дальше ЦИК-ом. По отношению к бюджету в 1 миллиард 650 милл. руб. дефицит составит около 25%. Определение дефицита в 25% является по существу более правильным, так как, конечно, можно считать, что государство, при известных условиях, могло бы почерпнуть некоторые суммы из доходов транспорта. В самом деле, если бы, например, создалась какая-нибудь чрезвычайная военная обстановка, которой в этом году в действительности едва ли можно ожидать, то вполне понятно, что транспорт вынужден был бы потесниться, чтобы удовлетворить еще более насущные военные нужды страны.

Дефицит в 400 миллионов должен быть признан достаточно крупным и в достаточной степени характеризующим общее положение государственных финансов, еще чрезвычайно далеких от какого бы то ни было благополучия.

Каким образом покрывается дефицит. Обычно в таких случаях государство прибегает к внешним займам. Этот путь для нас закрыт, поэтому придется прибегнуть к внутреннему займу и в нынешнем 1923 24 году. Предполагается, путем кредитных операций покрыть 50% дефицита, т.-е. примерно

200.000.000 рублей. Частично эта задача уже выполнена, поскольку довольно крупная сумма первого золотого займа в течение 1-го квартала уже размещена. Она составляет приблизительно не менее 33.606.897 руб. Следует заметить что размещение золотого займа подходит к концу; в общем его размещено около 90 процентов.

Конечно, эта первая операция по реализации крупного займа прошла успешно только благодаря огромной поддержке советских и хозяйственных организаций, а в том числе и транспорта. Проводя заем, приходилось опираться на готовность как раз малоимущих слоев населения, которые всемерно поддержали его. В течение остальных кварталов текущего бюджетного года предполагается, в первую очередь, выпустить золотой гарантийный заем, который будет направлен не непосредственно на рынок или к потребителю, а скорее будет предстовлять собою форму страховки и помещения резервных капиталов и свободных средств, которые накапливаются в разных областях государственного хозяйства, как-то: в государственной промышленности, в государственной торговле, в государственном и в социальном страховании, а затем в банках. Повсюду выделяются резервные капиталы, т.-е. некоторые свободные суммы, которые должны держаться в центральном резервуаре, благодаря чему явится возможность использовать эти суммы на потребности государства. Другими словами, суммы эти, вместо того, чтобы лежать в виде резерва в промышленных предприятиях или на текущих счетах в банках, будут использованы теперь для общегосударственных надобностей. Этот путь более легкий и более приемлемый, чем путь чрезмерного использования фиском прибылей промышленных предприятий. Около двухсот миллионов рублей, т.-е. половина всего дефицита, остается непокрытой. И этот непокрытый дефицит конечно, тоже в конце концов покрывается, но покрытие это происходит путем выпуска бумажных денег. т.-е. за счет известного ухудшения, или во всяком случае за счет риска ухудшения состояния денежного обращения.

Выпуск 200.000.000 рублей в год в порядке эмиссии, конечно, не является чем-нибудь таким, что могло бы создать полную валютную катастрофу. Если наш бюджет будет ограничен рамками в 1 миллиард шестьсот пятьдесят миллионов рублей, то в таких условиях наша эмиссия сможет уложиться, примерно, в 180.000.000 руб. Согласно постановлению ЦИК Народный Комиссариат Финансов ограничен эмиссионным правом в 15 миллионов рублей в месяц. Каково же значение этого ограничения эмиссионного права. Значение его заключается в том, что только путем такого ограничения эмиссии возможно создать бюджетный план. Если бы эмиссия не была ограничена, то тогда пришлось бы пережить новую борьбу ведомственных интересов; это привело бы к тому, что госу-

дарство не достигло бы бюджетного равновесия, что наш бюджетный план постоянно срывался. В результате в один месяц одно ведомство получило бы больше, а в другой — другое. При таких условиях каждый новый выпуск денег фактически обесценивал бы те деньги, которые выпущены были уже раньше и т. д. Для того, чтобы прекратить эти бесконечные колебания, дать твердый бюджетный план, надо было ограничить эмиссию. Уже теперь затихают споры о том, нужна ли эмиссия или нет. Конечно, лучше иметь твердый ограниченный бюджет, чем беспорядочную эмиссию, сбивающую всех с толку. Правительство ограничило эмиссию и построило наш бюджетный план гораздо более твердо, чем это было раньше.

III.

В первый период революции казалось, что за счет бумажных денег можно создать чудеса; что рессурсы наши неограниченны. Эту иллюзию надо считать изжитой, а там, где она изжита, с ней следует покончить. Совершенно ясно, что на службу производственному или хозяйственному плану можно поставить только реальные рессурсы, а не бумажные. Мы не должны пользоваться бумажными рессурсами потому, что они приводят только к созданию иллюзий и полному крушению реального плана. Наша задача должна состоять в том, чтобы, отказавшись от иллюзий, твердо учесть реальные средства и ставить перед собой только реальные задачи.

И вот в пределах реальной возможности создания жесткого бюджета, жесткого бюджетного плана на предстоящий год, есть основания предполагать, что в предстоящем бюджетном году мы сможем пойти и еще несколько дальше в области упорядочения нашего денежного обращения. Поскольку бюджетный дефицит ограничен, поскольку эмиссия сведена для покрытия бюджетного дефицита к 15.000.000 р. в месяц, представляется возможность через несколько месяцев совсем отказаться от системы падающей валюты. Если государство покрывает дефицит в 15 миллионов рублей за счет падающей валюты, то, думается, всякому ясно, что одновременно само же государство, а в частности транспорт, несет и убытки от падающей валюты. При обесценении совзнаков на 80—90% в месяц и при наличии поступления не менее половины платежей в кассы совзнаками, очевидно, что транспорт несет ежемесячно убытки вследствие обесценения денег. Это наблюдается по всей линии. Налоги обесцениваются, поскольку они поступают в совзнаках. Наша промышленность и наша государственная торговля также несут убытки, поскольку в их кассы поступают совзнаки. Для зарплаты совзнак является также врагом, снижая реальный заработок рабочего, если он удержал совзнак в своих руках более чем 2—3 дня.

Таким образом, даже с точки зрения интересов фиска, эмиссионный доход в 15 миллионов рублей по всей линии годового бюджета не менее чем наполовину является убыточным. Чистый доход государства от выпуска падающих денег сейчас является минимальным, и действительное положение дел таково, что если бы в силу какого-нибудь обстоятельства мы должны были бы немедля отказаться от совзнаков, то надо предполагать, что в условиях ограниченного дефицита на это представлялось бы возможным пойти, при чем государственное хозяйство от этого не только не пострадает, но, наоборот, получит целый ряд выгод.

Кроме того, следует иметь в виду, что падающая валюта в настоящее время превратилась в один из крупнейших факторов разобщения между городом и деревней. Нужно создать твердый валютный мост между городом и деревней; теперь же крестьянину, для того чтобы попасть в город, приходится перейти Ниагару падающей валюты; это далеко не простая вещь; иначе говоря, только при наличии устойчивой валюты возможен устойчивый товарный оборот между городом и деревней. Только в том случае, когда промышленность и деревня будут получать в оплату за свою продукцию устойчивую валюту, организация сбыта продукции нашей промышленности сможет быть налажена более или менее нормально. Поэтому надо сказать, что в нынешних условиях, хотя это у нас не сознают $95^0/_0$ хозяйственников,—предпосылкой дальнейшего хозяйственного преуспеяния является упорядочение денежного обращения, поскольку деньги у нас уже стали универсальным средством товарооборота.

Таким образом, в ближайшие месяцы, в связи с реформой сельскохозяйственного налога и с отказом от натурального налога, надо надеяться, мы по крайней мере на $^9/_{10}$ подойдем к завершению нашей денежной реформы, которая начата была с организации банковской эмиссии и завершится переходом к системе устойчивых денег. Устойчивость этих разменных, по отношению к банкноте, денег будет обеспечена отчасти выпуском в обращение не только бумажных, но и металлических, серебряных, денег.

Наше денежное обращение с сегодняшнего дня характеризуется тем, что при стоимости выпущенных червонцев, примерно, в 270 миллионов червонных рублей, стоимость всех находящихся в обращении совзнаков составляет 70 миллионов червонных руб.; иначе говоря, в общем денежном обороте червонцы составляют $^1/_5$, совзнаки—$^1/_5$. Другими словами, $^4/_5$ нашего денежного обращения базируется на устойчивой валюте и лишь $^1/_5$ на неустойчивой, а это значит, что задача создания устойчивой валюты решена на $^4/_5$. Эта недостающая одна пятая состоит из разменных денег, какими является совзнак по отношению к червонцу.

Необходимо также отказаться от системы мелких разменных падающих денег и перейти к системе более устойчивой твердой валюты в золотом курсе, примерно, по типу транспортных сертификатов; в этом отношении первый опыт применения мелкой твердой валюты, стоимостью меньше одного червонца, произведен на транспорте. Этот опыт надо считать удачным. Для большего обеспечения устойчивости разменных денег банковская эмиссия будет ограничена правом выпуска купюр не ниже одного червонца; потребность же в разменных деньгах по отношению к червонцу может быть удовлетворена в тех пределах, в которых более мелкие деньги нужны для более мелкого оборота, и эта задача будет выполняться не Госбанком, а казначейскими средствами.

Денежная реформа, проект которой НКФ вносит на рассмотрение подлежащих органов, может рассчитывать на успех только в том случае, если государство не выйдет за пределы намеченного дефицита. Спрашивается, какая же гарантия того, что мы не выйдем за пределы этого бюджетного дефицита. Гарантия, по мнению НКФ, заключается в том, что если Правительство решит провести денежную реформу, то оно вместе с тем постановит всемерно добиваться максимального финансового порядка, изжить финансовый кризис. С другой стороны, гарантию надо видеть в творческой работе хозяйственных органов и в огромной степени в успешности работы транспорта. Если дефицит транспорта не выйдет за пределы, которые намечены в бюджете, то тогда осуществить денежную реформу, надо надеяться, удастся.

Если же транспорт не сможет выдержать своей финансовой программы, не сможет справиться с целым рядом улучшений, которые он наметил в своей работе, то, конечно, общее финансовое положение страны сейчас же отразит эти трудности финансового положения транспорта.

Заинтересован ли транспорт в осуществлении намеченной денежной реформы. Следует признать, что он заинтересован глубочайшим образом. Прежде всего, он не будет нести убытков от обесценения денег, поступающих в его кассы. Далее, транспорт сможет не только значительно упростить свою отчетность, но и наладить эту отчетность, сделав ее более точной и регулярной. Такая отчетность даст ему возможность всю свою плановую работу провести на гораздо более точных и твердых основаниях. Наконец, транспорт в первую очередь выиграет от того хозяйственного оживления, какое последует вслед за урегулированием валютных отношений между городом и деревней.

IV.

Анализ бюджета транспорта не составляет задачи настоящего очерка. На этом вопросе подробно останавливаются в своих статьях Ф. Э. Дзержинский и М. Альский. Здесь же достаточно сказать, что в области транспортного бюджета нужно констатировать за последние два года гигантские успехи. Это бесспорный факт, который достаточно сознается всеми. Транспорт в большей степени упорядочил свое хозяйство, чем сделала это наша промышленность. Можно сказать, что наша промышленность теперь в известной степени равняется по финансовому хозяйству транспорта. Конечно, для транспорта эта задача более легкая. В области промышленности задача эта труднее и несравненно сложнее: в самом деле, не касаясь уже того, что промышленность имеет дело с целым рядом отраслей хозяйства, со специфическими особенностями, надо иметь в виду, что организационно транспорт был больше централизован, чем промышленность; это облегчило работу по восстановлению транспорта в целом и его финансового хозяйства в частности.

В помещенной здесь статье тов. Дзержинского, просуммированы цифры, указывающие на рост выручки транспорта. на уменьшение постоянной дотации, которую государство отпускало транспорту. И в предположениях НКФ на этот год он также исходил из того, что если в прошлом году дотация составляла около 150 миллионов червонных рублей, а в расчете на товарные рубли несколько меньше, то в нынешнем году, по предположениям НКФ, которые, правда, признаются НКПС'ом чрезвычайно жесткими, дефицит транспорта, вернее, та дотация, которую государство должно дать для покрытия его дефицита, не сможет превысить цифры 40 миллионов рублей. Говорят, что эта дотация является непомерно ограниченной. Конечно возможно, что при окончательном решении вопроса, при рассмотрении госбюджета и при определении того, какие именно средства государство уделит на другие расходы, будет признано нужным сократить иные расходы и увеличить расходы на транспорт и это, конечно, даст возможность увеличить несколько суммы, которые государство предполагает отпустить в этом году на покрытие транспортного дефицита. Но общий предел наших ресурсов достаточно жестко ограничен и дело будет итти только о том—уменьшить ли дотацию, например, по школам и дать освободившуюся сумму транспорту, или уменьшить сельскохозяйственные кредиты и отдать их транспорту, или наоборот.

Общая задача, которая направляет финансовое хозяйство транспорта, сводится прежде всего к тому, что бы окончательно изжить дефицит. При известной трактовке транспорт-

ного бюджета можно сказать уже теперь, что транспорт подходит вплотную к решению этой задачи.

Но дело не ограничивается только тем, что транспорт должен быть бездефицитным. Дальнейшие намерения НКФ по отношению к транспорту сводятся к необходимости сделать его доходным. Если НКФ добивается того, чтобы леса давали доход, то он будет настаивать и на том, чтобы транспортное хозяйство было организовано таким образом, чтобы оно приносило государству доход.

Нет необходимости приводить здесь цифры, правда довольно академические, доказывающие, что в довоенное время железные дороги в некоторых европейских государствах, где железнодорожное хозяйство было хорошо поставлено, давали доход; в Пруссии железные дороги в 1912 году дали чистого дохода около 800 милл. марок; доход от железных дорог составлял там одну из важнейших статей государственного бюджета.

Очевидно, и у нас необходимо стремиться к тому, чтобы возможно меньше было налоговое обложение, чтобы возможно меньше был налоговой гнет, нужно стремиться дать известную опору госбюджету в доходности транспорта. Конечно ясно, что эта доходность будет являться функцией восстановления народного хозяйства, что, по мере того как будет расти работа транспорта, будет падать и его убыточность.

Тем не менее следует признать, что транспорт должен поставить перед собою задачу, которая формулируется так: 1923/24 год последний дефицитный год на транспорте. Такая постановка вопроса требует достаточно большого напряжения сил. В наших чрезвычайных условиях, когда мы повсюду должны вести работу путем огромного напряжения сил, эта задача, которая раньше казалась невозможной, должна явиться достижимой. Возникает вопрос как вообще государство может претендовать на то, чтобы транспорт делился с ним своими доходами до того, пока не осуществлены те задачи, которые ставят себе железные дороги в области дальнейшего подъема и развития своей работы.

Тут в этом вопросе необходимо договориться о том, что как бы ни было законно желание транспорта—в первую очередь обратить рессурсы, которые у него есть, на более быстрый темп подъема транспорта, тем не менее здесь придется посчитаться с общим темпом подъема народного хозяйства и, может быть, пойти на то, чтобы несколько задерживался подъем на транспорте, но за то, чтобы этот подъем мог осуществляться в других отраслях народного хозяйства. Если при выдвинутой, и при том правильной, системе децентрализации управления внутри требуются известные усилия для того, чтобы дефицитные дороги поддерживать из рессурсов доходных дорог, то ту же политику должно проводить государство уже не только в смысле распределения рессурсов между отдельными доро-

гами, а в смысле распределения рессурсов между отдельными отраслями народного хозяйства. В этом транспорт, надо надеяться, будет итти впереди нашей промышленности в смысле постоянного сознания необходимости для него вести государственную линию. К сожалению, в нашей промышленности, которая в меньшей степени организована, в меньшей степени крепко стоит на ногах, чем транспорт, имеется меньше готовности связать судьбу той или другой промышленной отрасли, той или другой группы предприятий с судьбой всего государственного хозяйства.

Задача преодоления дефицита на транспорте, во всяком случае в значительной степени в этом году будет решена. Правда, в бюджете транспорта для его дефицита большое значение имеют чрезвычайно высокие цены, которые он платит за топливо и за металы. В этой области транспорт в свою очередь, будет иметь в Наркомфине самого тесного и верного союзника в борьбе за снижение этих непомерно высоких цен, в борьбе против калькуляционного творчества, в борьбе против всяких увлечений. При более уверенной политике в смысле снижения этих непомерно вздутых цен, при систематической борьбе изо дня в день за каждую копейку снижения, уже в течение этого года явится возможность зарегистрировать ряд успехов, которые будут большим облегчением для транспорта.

Может быть, можно посмеяться над этим копеечным подходом, тем не менее следует отметить, что никогда более остро, чем теперь, не стоял вопрос о том, чтобы добиваться максимальной экономии, максимального порядка расходования государственных средств. Мы пришли из эпохи финансового развала к некоторому более упорядоченному ведению хозяйства. Тем не менее огромный путь лежит еще перед нами, налицо еще огромные злоупотребления, которые возможны благодаря все еще не изжитой беспорядочности нашего хозяйства; необходимо заткнуть еще большое количество дыр, через которые утекают средства. Все это верно не только по отношению к общему нашему финансовому хозяйству, но и по отношению к транспорту. Не нужно, однако, удовлетворяться уже достигнутыми результатами, и в особенности на местах. Теперь в особенности необходимо на дорогах вести борьбу за дальнейшее упорядочение работы, упорядочение отчетности, за дальнейшую экономию в расходовании средств, чтобы окончательно побороть финансовую разруху, окончательно устранить опасность финансового краха.

Нам предсказывали финансовый крах, предсказывали, что если даже Советскому Правительству удалось кое-как отбиться от интервенции, если Советское Правительство сумело создать красную армию, то в этом нет ничего удивительного; - сто лет тому назад, когда Наполеон шел на Россию, русские снега,

русские болота, русские леса не дали возможности Наполеону одержать победу. Вот-де благодаря чему Советское Правительство могло отразить интервенцию и создать победоносную красную армию. Проверка нашей жизненности, думали за границей, будет прежде всего на финансах; сумеет ли Советское Правительство превратится из импровизированного, отбившегося, отчасти при помощи старой военной организации, от нестройно наседавших на него врагов,— в Правительство, способное вывести страну из экономической разрухи и финансового тупика. Проверка эта достигается измерением финансовой силы этого Правительства, ибо, конечно, все возможности государственной жизни и развития государственного хозяйства определяются именно тем, в какой мере государство решит финансовую задачу, задачу организации своих финансов.

За-граница расценивает сейчас Советскую Россию по ее валюте, ибо любое Правительство и в мирное время всегда расценивается силой и устойчивостью его валюты и финансовой организации. Поэтому мы утверждаем, что в деле государственного строительства одним из решающих моментов является не допустить финансового краха, а, наоборот, создать возможность финансового возрождения Советской России.

Декабрь 1923 г.

Финансовое положение и задачи транспорта.

Чтобы подъитожить те достижения, которые имеются в результате упорной работы по оздоровлению транспорта и осветить те перспективы, которые открываются в финансовой области его хозяйства, следует предварительно, хотя бы бегло остановиться на эпохе, предшествовавшей революции. Такая экскурсия в область прошлого необходима для того, чтобы, оттенив ту разруху, в которой находился недавно транспорт, легче можно было бы судить о том, что сделано в последнее время.

Разруха транспорта отчасти лишь является результатом революции и гражданской войны. Разруха транспорта началась задолго до революции. Революция и гражданская война лишь усугбили ее. Транспорт перешел в руки Советской власти в достаточной мере разрушенным. Это обстоятельство чрезвычайно осложняло работу Советской власти и в настоящее время это наследие прошлого все еще затрудняет работу транспорта.

На этом периоде едва ли есть необходимость долго останавливаться. Стало ведь общеизвестным фактом то, как, с первых же дней империалистической войны началась общая разруха хозяйства, вследствие отвлечения средств на ведение империалистической войны. Транспорт, как и все хозяйство в целом, правда, не сразу ощутил то сокращение средств, которое он стал получать вследствие эмиссии кредитных билетов; на транспорте не сразу учли и то, что во время войны придется вести хозяйство, главным образом, за счет накопленных раньше транспортом капиталов и материалов. Лишь теперь, когда столько говорится об эмиссии, о вредности ее, можно оценить, что значит то призрачное увеличение средств, которые отпускались транспорту по государственному бюджету военного времени. В те годы был еще слишком мал опыт в оценке значения эмиссии; по этому хозяйство не смогло приспособиться ни к ведению всякого рода расчетов в условиях падающей валюты, ни по достоинству оценить той степени разрухи, которая началась с первых же дней войны на транспорте.

Следующие цифры, заимствованные из отчета Государственного Контролера за 1914, 15 и 16 годы рисуют рост эмиссии:

	Количество билетов в обращении. (в мил. руб.).			
	1914	1915	1916	1917
На 1-ое января.....	1.665	2.947	5.617	9.205
На 1-ое июля.....	1.665	3.760	6.728	14 800

Таким образом, к печатному станку первым обратилось царское правительство, которое финансировало войну за счет денежного обращения, за счет общего его ухудшения. Влияние эмиссии, немедленно, конечно, сказалась на всех отраслях народного хозяйства и в том числе на транспорте, но это не сразу было замечено.

Империалистическая война, отвлекала производительные силы страны на непроизводительные цели. В связи с этим транспорт лишился своей квалифицированной рабочей силы. Это обстоятельство, сказываясь на повседневной работе транспорта, конечно, должно было отразиться и на его состоянии.

Вся промышленность в период войны работала почти исключительно на оборону; все остальные отрасли государственного и народного хозяйства также приспосабливались к нуждам обороны. Отсюда возник тот кризис металла, топлива и пр. который стал обнаруживаться на транспорте спустя несколько месяцев после начала войны. Царское правительство, правда, вынуждено было принять ряд мер в целях ослабления этого кризиса, но это не изменило положения. Транспорту уже в то время приходилось жить преимущественно за счет своих старых запасов материалов, так как новых он ни откуда не получал и если получал то крайне мало.

Иллюстрацией могут служить следующие данные, характеризующие работу транспорта в рассматриваемый период. Общий пробег всех вагонов товарного парка в период с 1913 г. по 1916 г., составляя в 1913 г. 19.589. 476 тыс. осе-верст, неизменно рос.

На первый взгляд получается впечатление существенных достижений, однако, если вскрыть содержание этих данных, то окажется, что это увеличение пробега достигалось за счет воинских перевозок, путем крайнего напряжения всех сил транспорта, и сопровождалось увеличением пробега порожняка, отказом от организованного обмена вагонов, их ремонта и т. д.

Уже один этот пример бросает свет на те хищнические методы эксплоатации железных дорог, которые привели к последующему развалу транспорта.

Влияние войны сказалось также и на понижении перевозок коммерческих грузов. В 1913 году было отправлено 7.984 милл. пудов; в 1914 г. уже только 6.636 милл. пудов—здесь сказалось уже влияние войны, а в 1915 г.—5.376 милл. пуд.

Сокращение грузооборота выразилось в процентах так: в 1914 г. количество перевозок по отношению к 1913 г. сократилось на 16,9%, а в 1915 г. на 32,7%.

Это сокращение грузооборота, конечно, должно было сказаться и на сокращении притока средств на железные дороги. Обслуживая исключительно нужды войны железнодорожный транспорт должен был поневоле отказаться от обслуживания народного хозяйства и тем самым подорвать свое финансовое благополучие.

Ухудшение финансового положения транспорта приводило к растрате им своих основного и оборотного капиталов и потере средств, накопленных им в предшествовавший период мирной его работы. Этот процесс постепенного общего ухудшения финансового и материального положения транспорта продолжался все время и привел транспорт в то изношенное состояние, в котором его застала Советская власть.

Первые волны революции также оказали свое разрушительное действие на транспорт. За первые 4 месяца 1917 г. средняя суточная погрузка по сети была значительно выше 20.000 вагонов. В общем же за год вследствие резкого падения погрузки в начале революции средняя суточная погрузка оказалась равной 20.275 вагонов; в 1918 г.,—т.-е. в начале гражданской войны—погрузка пала до 5.870 вагонов, в 1919 г. наблюдается уже некоторое возрастание суточной погрузки—она достигает 6.975 вагонов, а в 1920 г.—10.626 вагонов.

Кроме того, роль коммерческих грузов в общем грузообороте, как видно из нижеследующих цифр, также катастрофически падала.

В 1913 г. коммерческие грузы составляли 88,1% всех перевозок, в 1918 г.—только 67%, в 1919 г.—50%, в 1920 г.—54%.

На ряду с сокращением роли коммерческих грузов в общем грузообороте железных дорог наблюдается сильный рост хозяйственных перевозок. Так, в 1913 г. хозяйственные перевозки составляли 11% всего грузооборота, в 1918 г.—22%, в 1919 г.—32% и 1920 г.—30%. Та же тенденция увеличения наблюдается и в отношении воинских перевозок, которые в 1913 г. составляли 0,9%, в 1918 г.—11%, в 1919 г.—18% и в 1920 г.—16% общего грузооборота.

Процесс распада наблюдается и в других областях железнодорожного хозяйства. Наличных паровозов было в 1913 г.—

20.320, в 1918 г.— 9.168, в 1919 г.— 10.048, в 1920 г.— 17.892, в 1921 г. 18.796, в 1922 г.— 19.794 и в 1923 24 г.— 19.568. Процент больных паровозов в 1913 г. был равен 17, в 1918 г.— 41%, в 1919 г.— 52%, в 1920 г.— 58%, в 1921 г.—62% и по предварительным данным, в 1922 г.—65%.

То же явление, как то можно видеть из приводимой ниже таблицы, наблюдалось и в отношении наличного парка товарных вагонов, использования их подъемной силы, суточного пробега, потребления топлива, наличия штатной и временной рабочей силы.

	1913 г.	1918 г.	1919 г.	1920 г.	1921 г.
I.					
Наличие товарных ва-вагонов	502.101	299.752	280.669	439.471	443.868
% больных	5,5	11,6	18,8	23,9	27,4
II.					
Средняя нагрузка вагона, (1913 г. принимается за 100 [1]).	100	86	64	70	80
Использование силы тяги, (1913 г. принимается за 100) ...	100	69	54	65	69
Средний суточный пробег товар. ваг. (верст).	70	26,4	33,7	32,6	29,9
III.					
Общий расход топлива на 100 паровозоверст (куб. саж).....	1,25	—	—	2,04	2,50

Штатной и временной рабочей силы в 1913 г. было использовано 815.000 человек, а в 1921 г. 1.258.000. Если принять штатную и временную рабочую силу 1913 г. за 100, то в 1921 г. она составляла 148%.

Приведенные цифры дают возможность судить о степени разрухи на железнодорожном транспорте. Невольно возникает вопрос, чем же объясняется наблюдаемый в период гражданской войны распад транспортного хозяйства. Главнейшей и основной причиной разрухи явилось, конечно, то, что из 59.000 верст железнодорожной сети только 15.500 верст цен-

[1]) Народ. и Госуд. хоз. СССР в 1922/23. Москва, 1923 изд. НКФ.

тральной сети оказались вне района военных действий. Это обстоятельство существенно отличает положение транспорта во время империалистической войны от того, в котором он находился в рассматриваемый период революции. Во время империалистической войны только незначительная часть сети была затронута и захвачена войной; тем не менее это обстоятельство разрушительнейшим образом отразилось на состоянии транспортного хозяйства; гражданская же война велась, главным образом, на рельсовых путях, что, конечно, должно было отразиться на ухудшении железнодорожного хозяйства.

Необходимость отстоять во чтобы то ни стало завоевания Октябрьской революции, заставило мобилизовать для целей обороны остатки тех средств, которыми располагал транспорт и другие отрасли народного хозяйства. Все это не могло, конечно, не сказаться на состоянии и так разрушенного транспортного хозяйства.

В первый момент Октябрьской революции, когда аппарат управления царского правительства был сломан, когда взамен его необходимо было построить новую систему управления государством, единственным источником для извлечения необходимых для этого средств, являлся печатный станок. К этому то печатному станку и пришлось обратиться для того, чтобы получить нужные для организации государственного аппарата управления и для обороны страны денежные рессурсы.

Рост эмиссии виден из следующих данных.

В начале 1918 года в обращении было 27,3 миллиарда руб. стоимостью в переводе на золото 1.177 миллионов рублей. На 1 января 1919 г. бумажных денег в обращении было 60,8 миллиардов рублей стоимостью в переводе на золото 266 миллионов рублей. К началу 1920 года в обращении было уже 225 миллиардов рублей, оценивавшихся всего только в 65 миллионов рублей золотом. Таким образом, параллельно росту эмиссии шел и другой процесс — неудержимого обесценения реальной стоимости бумажно-денежной массы. Это обстоятельство существенно затрагивало все отрасли народного хозяйства и в том числе, конечно, и транспорт.

Непрерывно продолжавшаяся эмиссия совершенно разрушала денежное обращение. Обесценение денежной массы приводило к тому, что чем дальше тем меньше и меньше извлекалось из оборота посредством эмиссии товарных ценностей. Пришлось поэтому изыскивать новые источники получения необходимых средств. Была введена продразверстка. Продразверстка давала возможность извлекать из крестьянского хозяйства, правда, методами военного характера, необходимые для государства средства. Вот несколько цифр, характеризующих сравнительное значение эмиссии и продразверстки.

В 1918—19 г. путем эмиссии было получено 523 миллиона рублей золотом, в 1919 г.—390 милл. руб. золотом, а в 1920 г. только лишь — 186 миллионов руб. золотом. В то же время в 1918 г. от продразверстки получено было продовольственных излишков на сумму в 127 милл. руб. золотом, в 1919 г.—253 милл. руб. золотом, а в 1920 г.— уже 480 милл. руб. золотом. Из приведенных данных видно, что параллельно понижению из года в год дохода от эмиссии, поступления от продразверстки, увеличивались.

В рассматриваемые годы гражданской войны наш государственный бюджет был равен 650 миллионам руб. золотом.

Гражданская война и сопровождавшая ее политика так-называемого военного коммунизма, привели к распаду финансового хозяйства страны и к переходу к натурализации всего нашего народного и государственного хозяйства. Финансы рассматривались тогда, как некоторый добавочный источник средств для подкрепления тех рессуссов, которые получались путем продразверстки,-как нечто обреченное на постепенное отмирание. Поэтому постепенно отменялись и прямые и косвенные денежные налоги, ликвидировались кредитные учреждения и кредит, сводился на нет бюджет. Взамен их делались попытки создать натуральный бюджет и организовать натуральное распределение и т. д. Этим и объясняется то обстоятельство, что финансовое хозяйство страны и, в частности, транспорта оказалось в это время не только разрушенным но и заброшенным.

* * *

По окончании гражданской войны, когда все силы страны были обращены на восстановление хозяйства, пришлось пересмотреть основы прежней экономической политики. От системы натурального хозяйства, которое воплощалось в продразверстке, представилось необходимым перейти к системе натурального налога, знаменовавшего, с одной стороны, раскрепощение рынка — свободу обмена и промыслов, а, с другой, допущение на хозяйственную арену частной инициативы. Процесс обмена естественно вызвал необходимость обратить самое пристальное внимание на орудие обмена. С этого времени вопрос о необходимости упорядочения денежного обращения и вообще финансового хозяйства страны получил особо важное значение. Постепенно возникли вопросы о необходимости перехода к нормальному порядку извлечения из населения рессурсов, установления плана распределения имеющихся в распоряжении государства средств и т. д.

Для того, чтобы упорядочить денежное обращение нужно было отказаться от эмиссии, а для этого представлялось необходимым, в свою очередь, начать борьбу за сокращение дефицита государственного бюджета. Все это побудило вы-

двинуть лозунг — жить по рессурсам, а не по потребностям, т.-е. сокращать свои потребности так, чтобы сводить концы с концами — расход с доходом.

Одним словом, необходимость для рынка иметь „хорошие“ деньги заставляла пересмотреть прежнюю финансовую политику и принять все зависящие меры к срочному восстановлению всей сложной системы финансового хозяйства. Однако, восстанавливать денежное хозяйство при наличии общехозяйственной разрухи невозможно. Чтобы создать „хорошие“ финансы, нужно иметь „хорошее“ хозяйство и, наоборот, чтобы восстановить народное хозяйство, нужно иметь „хорошие“ финансы. Эта взаимная зависимость финансов и народного хозяйства поставила в самой острой форме вопрос о необходимом восстановлении в кратчайший срок всего народного хозяйства, промышленности, транспорта, торговли, кредита и т. п.

Связь народного хозяйства с финансами страны имеет, конечно, громадное значение и для транспорта, который существует не сам по себе, а для обслуживания народнохозяйственных нужд. Это обстоятельство и обусловливает то место, которое отводится транспорту в общей системе современного народного хозяйства.

Таким образом, с первых же дней новой экономической политики финансы заняли то исключительное положение в политической и практической работе, которого они не занимали в прошлую эпоху — эпоху военного коммунизма.

Изменение экономической политики нашло свое отражение во всех отраслях народного хозяйства. Новая экономическая политика привела к оживлению все хозяйство. Это оживление можно наблюдать не только из года в год, но даже из месяца в месяц. Так суточная погрузка в 1921 г. равнялась в среднем 10.296 ваг., в 1922 г.—10.337 ваг., а за 9 мес. 1923 г. уже 11.620 ваг. В 1921 г. было отправлено 2.437 миллионов пудов грузов, в 1922/23 г.— 3.467 миллионов, а в 1923/24 г. предполагается отправить 3.880 миллионов пуд. Таким образом, рост перевозок в сравнении с 1921 г., если принять число отправленных в 1921 г. грузов за 100, выразится в 1922/23 г. в 142%, а в 1923/24 г.— 160%. Процесс роста перевозок, отражающий процесс оздоровления народного хозяйства, был бы еще сильнее, если бы не голод 1921 г., который несколько замедлил темп восстановления нашего народного и государственного хозяйства.

За время новой экономической политики увеличилось не только количество перевозок, но изменился и состав их. В 1921 г. коммерческие грузы составляли 67% общего грузооборота, в 1922 г.— они составляли уже 74%, а на будущий год намечается 76%. Это увеличение роли коммерческих грузов в общем грузообороте сопровождается параллельным со-

кращением процента хозяйственных перевозок. В 1921 г. хозяйственных перевозок было 27% всех перевезенных грузов, в 1922 г. уже 23%, а на 1923/24 г. намечается только 16,4%. Тоже самое можно сказать и в отношении воинских перевозок;—эти последние сократились, конечно, вследствие прекращения военных действий и войны.

На ряду с этим наблюдается и увеличение количества платежеспособных грузов. Это обстоятельство создает благоприятную обстановку для оздоровления финансов транспорта.

* * *

Железные дороги связывают стальными нитями в одно целое отдельные экономические районы страны, способствуют развитию процесса разделения труда между этими районами и лучшему использованию природных богатств. Необходимо поэтому всегда помнить, что транспорт, благодаря занимаему им положению в народно-хозяйственном организме, а также благодаря своим специфическим условиям, является единым хозяйством, которое внутри себя связано невидимыми нитями. Этого не следует забывать именно теперь, когда в организационном отношении транспортное хозяйство строится и ведется на основе децентрализации. Отдельную часть транспортного хозяйства нельзя поэтому рассматривать, как самодовлеющий, замкнутый в самом себе хозяйственный организм. Каждая дорога, будучи в организационном отношении выделена в самостоятельную хозяйственную единицу, тем не менее остается неразрывно и непосредственно связанной со всей сетью железных дорог. Такая же зависимость, только в несколько ином масштабе, имеется и между всем транспортным хозяйством и всем государственным хозяйством в целом.

Кроме особого экономического значения, транспорт имеет также громадное значение для обороны страны. В наших условиях это обстоятельство имеет совершенно исключительное значение. Этот факт и заставляет Правительство уделять особое внимание транспорту.

Помимо сказанного, надо еще иметь в виду, что транспорт является одним из главнейших потребителей металлургической, угольной, лесной и других отраслей промышленности. Это создает транспорту тот особый вес и то особое положение в общей системе народного хозяйства, а также в общей системе наших правительственных учреждений, которое ему отводилось и отводится до сих пор.

Чтобы оценить значение транспорта для народного хозяйства и для государства, достаточно изучить государственный бюджет и определить то место, которое занимает в нем транспорт. В государственном бюджете на 1913 год, сведенном в сумме 3.012 миллионов рублей, транспорт был представлен в сумме 639,4 милл. руб. или 21,2%, в государственном же бюд-

жете на 1922/23 г., сведенном в сумме 1.594 млн. руб., на долю транспорта приходилось 498,4 млн. руб. или 32,6%, что же касается государственного бюджета на 1923/24 г., то он, согласно росписи, предположен в сумме 1.726 млн. руб., из коих на транспорт падает по предположениям НКФ 628 млн. руб. или 36%.

Цифры эти говорят о том, что транспорт в последние два года участвует в государственном бюджете в большем проценте, чем в последний, наиболее благополучный, год до войны. Чтобы понять и оценить напряжение, которое государству приходится испытывать в связи с необходимостью восстановления транспорта, недостаточно рассмотреть только эти цифры, нужно еще посмотреть, какое значение имел транспорт для доходной части государственного бюджета.

В 1913 г. доход транспорта равнялся 1.172,5 млн. рублей, расход же был равен 705 млн. руб., таким образом, транспорт давал чистого дохода 467 млн. руб., ныне же, когда роль транспорта в бюджете увеличилась, доходы его в 1922/23 г. выразились в сумме 350 млн. товарных руб. (по предварительным данным), а расходы — 498 млн. товарных руб., таким образом, бюджет транспорта был сведен с дефицитом в 148,4 млн. товарных рублей. На 1923/24 г. доходы транспорта исчислены НКПС в сумме 572,6 млн. червонных рублей, а расходы в 671,5 млн. червонных руб., таким образом, смета транспорта заключена с дифицитом в сумме 98,9 млн. червонных рублей. Эти данные лучше всего характеризуют роль транспорта в государственном бюджете последних двух лет.

Существует взгляд, что благодаря известному оздоровлению транспорта и, в частности, некоторому улучшению его финансов, его поставили в худшие условия финансирования, чем промышленность, у которой таких достижений еще нет. Если проверить бюджетные данные, то окажется, что в прошлом году транспорт получил дотацию в таком же размере, как и государственная промышленность: транспорт получил дотацию в размере 157 млн. товарных рублей, (первоначально она была исчислена в 148,4 млн. товарных рублей), а промышленность — 149,6 млн. товарных рублей.

В помещенной в настоящем сборнике статье Г. Я. Сокольникова подробно освещен вопрос о том, из каких источников предполагается покрыть дефицит по государственному бюджету вообще и транспорта в частности. Поэтому, здесь нет необходимости останавливаться на этом особо. Достаточно лишь напомнить, что дефицит транспорта государство может покрыть из двух источников,—путем использования эмиссии и путем жесткой системы налогового обложения. Однако обоих этих источников недостаточно, и государству приходится к тому же еще отказывать себе в удовлетворении целого ряда насущных потребностей культурного, социального и др. значения.

Значение транспорта для государства и его бюджета приводило и приводит к необходимости в известной степени использовать для покрытия дефицита транспорта и печатный станок, и налоговый пресс и, кроме того, произвести еще и некоторую урезку расходов ряда других неотложных нужд государственного значения. — Все это в совокупности побудило в свое время и НКПС и Наркомфин принять зависящие от них меры к обезпечению восстановления в возможно короткий срок, без излишних трений,-хозяйства и финансов транспорта. Мероприятия эти должны были привести не только к сокращению дефицита транспорта, но и к тому, чтобы транспорт получил некоторые добавочные рессурсы, которые нужны ему для восстановления основного и оборотного капитала, которые были истрачены в период империалистической и гражданской войны.

Одно время транспорт ориентировался на возможность получения большей дотации из средств государственного казначейства. НКПС ежемесячно вел упорную борьбу за размер дотации, между тем как Наркомфин не мог реально обеспечить НКПС даже и той дотации, которая была намечена в государственном бюджете на 1922/23 г. НКПС требовал, например, по своей смете на 1922/23 г. дотацию в размере 300 милл. тов. руб., а получил 157 милл. тов. руб., т.-е. почти в два раза меньше.

Состояние государственных финансов, побудили НКПС пересмотреть направление своей финансовой политики. На состоявшемся в октябре 1923 г. съезде уполномоченных НКПС—УЦД—было постановлено: „задачей транспорта в текущем году является всемерное сжатие своих расходов и экономия средств на производимых работах. Ни одна новая работа не должна быть начата без крайней необходимости и доказанной выгодности, ни один лишний пуд материалов и топлива сверх самой жесткой нормы не должен быть приобретен в запас. При объявленной решением Правительства бездефицитности железных дорог все усилия должны быть обращены на образование оборотных средств железнодорожного транспорта."

С момента объявления борьбы с дефицитностью транспорта принят ряд мер для оздоровления финансового хозяйства транспорта. Транспортное хозяйство, являясь мощным производственным организмóм, должно быть поставлено в такие хозяйственные и финансовые условия, которые обезпечивали бы ему получение за счет собственной эксплоатации средств, которые ему нужны для дальнейшего своего развертывания и восстановления.

В этих целях был установлен пересмотр 2 раза в месяц коэффициента переводного курса тарифного рубля на совдензнаки. Эта мера в известной степени страховала транспорт от потерь на курсе рубля. Далее была произведена разбивка централизованной сметы НКПС на 1922/23 г. на сметы отдель-

ных дорог. Эта мера ставила своей задачей выяснить индивидуальные особенности и достижения каждой дороги и, кроме того, наметить план более нормального финансирования отдельных единиц железнодорожного транспорта. В целях санирования финансов транспорта были приняты меры к своевременной рассылке на места расходных росписаний, а для корректирования этих росписаний, а также для восстановления кредитной дисциплины на транспорте дороги обязывались представлять в центр свои финансовые планы. Одновременно были приняты меры к образованию оборотного и выявлению основного капитала дорог; к введению в оборот транспорта твердой валюты-червонца; к установлению связи с Госбанком, в целях использования банковского кредита и банковского аппарата для страхования выручки транспорта от обесценения; к улучшению учета и отчетности и т. п.

Работа по выделению смет дорог из общей сметы транспорта дала возможность детально рассмотреть хозяйство каждой отдельной дороги и сделать попытку наметить, какие дороги находятся в более благоприятном положении и могут быть отнесены к разряду доходных и какие являются дефицитными и нуждаются в поддержке со стороны финансирующего центра. Такая индивидуализация дорог дала возможность выявить причины, питающие дефицитность каждой дороги, принять меры финансового и хозяйственного характера, которые способствовали бы сначала сокращению, а потом и полной ликвидации дефицита дороги.

Всю целесообразность проводимых мероприятий по оздоровлению финансов транспорта можно было учесть уже в течении II полугодия 1922/23.

Доход от эксплоатации железных дорог был исчислен по смете НКПС на II полугодие 1922/23 г. в сумме 164 миллионов тов. рубл., а расход в сумме 180 мил. товарн. рублей, таким образом, дефицит был определен в 16 мил. тов. рублей. После пересмотра этой сметы и выделения из нее смет отдельных дорог, после уточнения этих последних,—удалось свести смету эксплоатации железных дорог на II полугодие 1922/23 г. в сумме 222 мил. тов. руб. по доходу и 223,2 мил. тов. руб., по расходу, т. е. с дефицитом в 1,2 мил. тов рубл. Таким образом, увеличение дохода дало возможность увеличить несколько и расход железно-дорожного транспорта, и одновременно сократить дефицит с 16 мил. товарн. руб. до 1,2 мил. товарн. рубл. *).

При проведении всех этих мер и при анализе хозяйства транспорта нельзя было не заметить, что железные дороги в процессе своей работы нуждаются сплошь и рядом в сред-

*) Все эти данные являются предварительными, так как отчетов об исполнении этих смет еще нет.

ствах не только для капитальных затрат по своему восстановлению, но и для оборота. Поскольку у НКПС не оказалось оборотных средств явилась необходимость привлечь эти средства со стороны. НКПС были предприняты шаги, чтобы связаться с самым мощным кредитным учреждением Республики—Госбанком—и получить, таким образом, на более или менее выгодных для железных дорог условиях, те средства, которых не хватало им для оборота. НКПС получил в Государственном банке кредит сначала на сумму в 1,5 мил. черв. рубл., а потом кредит этот был увеличен до 6,5 мил. черв. рубл. Ныне соглашение между НКПС и Госбанком пересматривается и, надо полагать, что кредит транспорту Госбанка будет еще несколько увеличен. Одновременно с получением в Госбанке кредита было достигнуто с ним соглашение о хранении выручки железных дорог на червонных текущих счетах и страховании ее, посколько она поступает в совзнаках, от обесценения.

* * *

Выделение смет дорог из сметы НКПС на II полугодие 1922 23 г. ясно показало, что эксплоатация железных дорог стоит на грани бездефицитности. Уже первый подход к сведению сметы эксплоатации железных дорог без дефицита выдвинул вопрос о необходимости пересмотра системы финансирования железных дорог. До сих пор, как известно, железные дороги финансировались по их выручке. Такой способ финансирования создавал особо благоприятные условия для тех дорог, которые имеют выход к портам или крупным торгово-промышленным центрам страны и являются поэтому дорогами назначения грузов. Эти дороги имеют большой приток средств, между тем, как на других дорогах, дорогах транзитных или дорогах грузчицах-отправительницах—этого притока нет, или почти нет. Чтобы перейти к нормальным методам финансирования дорог нужно во что-бы то ни стало отказаться от системы финансирования дорог по их выручке, нужно перейти к финансированию дорог по их доходу, определенному на основании их ориентировочных смет, составленных на более или менее продолжительный срок,—на квартал, полгода, год.

Чтобы осуществить переход к такому способу финансирования дорог нужны оборотные средства. Откуда же взять эти средства?

Чтобы ответить на этот вопрос, следует, насколько это возможно в наших условиях отсутствия точных данных,—проанализировать все финансово-хозяйственные достижения транспорта на последнее время.

Советское Правительство, поставив перед собой проблему оздоровления денежного обращение, ввело в обращение чер-

вонец, т.-е. твердую валюту, обеспеченную золотом, иностранной валютой или товарными ценностями. После опыта введения в обращение в Московском узле банкноты-червонца, опыт этот был распространен сначала на все крупные железнодорожные центры, а потом и на всю сеть железных дорог Несколько месяцев спустя в обращении на транспорте были введены железнодорожные сертификаты, которые соответственно сократили количество обращающихся на транспорте совзнаков. Эти меры страховали выручку железных дорог от потерь на курсе.

Поскольку в обращении на транспорте была введена твердая (червонная) валюта был поставлен вопрос об улучшении, а где понадобится и организации финансового учета и отчетности. Вопрос этот мог теперь получить практическое осуществление. Параллельно этому был поставлен вопрос об осуществлении контроля над расходованием средств на транспорте.

Все эти меры не могли остаться изолированными,— они могли дать положительные результаты только после принятия ряда встречных мер и по улучшению производственного процесса на транспорте, и по восстановлению хозяйственности и по улучшению эксплоатации всех частей огромного и сложного транспортного хозяйства. Все это не могло также не сказаться и на организационной структуре руководящего, направляющего и регулирующего центрального аппарата и его взаимоотношениях с железными дорогами.

Когда были выделены сметы железных дорог из общей сметы НКПС, то оказалось, что сметы эти нельзя преподать дорогам для исполнения, если будет сохранена та организация управления транспортом, которая имелась на лицо.

В это время существовала известная двойственность в управлении транспортом, с одной стороны, были созданы Правления дорог с довольно широкими правами, с другой, дороги были ограничены в своих финансовых и сметно-бюджетных правах. Все финансовые рессурсы железнодорожного транспорта были сосредоточены в руках централизованного финансового управления, которое распоряжалось ими по своему усмотрению. Дорогам часто открывались кредиты и переводились средства с большим опозданием, при том без согласования с производственными и сезонными заданиями каждой дороге.

Перед Центром стал вопрос о необходимости реорганизации центрального финансового управления в смысле приспособления его к обслуживанию нужд отдельных видов транспортного хозяйство: железных дорог, речного, морского и местного транспорта. Права центрального финансового аппарата были несколько ограничены и за его счет были расширены права Правлений железных дорог. Однако, поскольку транспорт, являясь единым хозяйственным организмом, требую-

щим планового руководства и регулирования центральному аппарату отводилось максимум прав в этой именно области. В финансовых и иных взаимоотношениях между Центром и дорогами до сих пор, правда, имеется целый ряд несогласованностей, но, надо полагать, что в процессе работы они в дальнейшем будут изжиты.

Благодаря разграничению финансового хозяйства транспорта по отдельным видам транспорта,—железнодорожного, речного, морского и местного и сосредоточению внимания на каждом из них в отдельности можно было провести еще ряд мероприятий санирующего характера в отношении каждого из этих хозяйств в отдельности. Эти мероприятия должны были действовать в том же направлении оздоровления транспортного хозяйства в целом.

В отношении железнодорожного транспорта было проведено, например, ряд мер по минерализации топливного плана снабжения дорог, по борьбе с пережогом топлива, по улучшению эксплоатации вагонного и паровозного парков по улучшению ремонта и т. д. Меры эти привели к тому, что в области минерализации топливного хозяйства транспорта достигнуты следующие улучшения:

	ТОПЛИВО в %%%			
	1913	1921	1922	Назначено на 1923/24 г.
Дрова	13,1	46	35	27
Каменный уголь	65,2	27	33	45,3
Нефть	21,7	27	32	27,7

Параллельно процессу минерализации топливного хозяйства транспорта были приняты меры по борьбе с пережогом топлива. Использование банковского кредита, выявление и отчасти накопление вновь оборотного капитала железных дорог, сделало возможным своевременную заготовку дровяных запасов и использование их выдержанными (с меньшим $^0/_0$ влажности); кроме того проведение ряда мер по борьбе с пережо-

гом топлива немедленно дало свои положительные результаты, как то можно видеть из следующих данных:

	Потребное топливо в дровяном эквиваленте.			
	1913	1921	1922	Назначено на 1923/24 г.
	Кубич. сажен.			
Общий расход топлива на 100 паровозо-верст.....	1,25	2,50	2,27	1,4

Достижения имеются и в области использования подъемной силы вагона, тяги паровозов и в размере суточного пробега вагонов:

	1913	1921	1922
Средняя нагрузка вагона.....	100	80	87
Использование силы тяги	100	69	74
Средний суточный пробег тов. ваг. (в верстах).....	70	29,9	43,7

Лучшие результаты имеются и в области использования рабочей силы. В 1921 г. было использовано штатной и временной рабочей силы в количестве 1.258.000 рабочих и служащих, в 1922/23 г.—уже 851.000, а на 1923/24 г. предположено только 700.000 чел. Если принять число рабочих и служащих в 1921 г. за 100, то в 1922/23 г. в сравнении с 1921 г. их было уже 68%, а на 1923/24 г. в сравнении с 1921 г. предположено только 56%.

Проводившиеся в течение прошлого года меры финансового и хозяйственного порядка не могли не сказаться на оздоровлении транспорта и его финансов.

Однако, хозяйство транспорта осталось в течении прошлого года дефицитным. Дефицит этот, как известно, явился результатом не только бесхозяйственности и неорганизованности транспорта, но также объективных причин. Основной причиной объективного характера является то, что при протяжении Союзной сети железных дорог в 64.000 верст—в течение

1922/23 г. отправление грузов составляло 3.462,3 млн. пуд. грузов, в то время, как до войны на том же протяжении сети было отправлено 7.984 миллионов пудов грузов. Эта причина дефицитности транспорта находится вне пределов воли работников транспорта Чтобы смягчить действие этой основной причины дефицитности транспорта, Правительство пошло на героические меры,—оно ввело довоенные тарифы в товарном исчислении в то время, когда платежеспособность и населения и грузов была гораздо ниже довоенной. Эти тарифы, являлись своего рода скрытым налогом на все народное хозяйство страны в пользу транспорта. Такое повышение тарифов оказалось возможным провести, благодаря лишь хорошей хозяйственной конъюнктуре, благодаря общей повышательной тенденции всего нашего народного и государственного хозяйства.

Оживление оборота в стране и грузооборота на транспорте наблюдалось из месяца в месяц. В этом нетрудно убедиться, если ознакомиться со следующими данными: суточная погрузка по месяцам в 1923 г. равнялась: в январе—10.753 вагона, в феврале—10.976, в марте—13.616, в апреле—11.291, в мае—10.525, в июне—12.108, в июле—11.079, в августе—11.559, в сентябре—13.003, в октябре—15.002 вагона. По смете транспорта на 1922/23 г. средняя суточная погрузка по сети предполагалась в 11.000 вагонов, фактически исполнено—11.744 вагонов.

Таким образом, поскольку повышение тарифов совпадало с увеличением грузооборота на транспорте, поскольку этот процесс происходил одновременно и параллельно,—он содействовал притоку средств на транспорт и локализации основной причины дефицитности транспорта—несоответствия протяжения сети железных дорог их грузообороту.

* * *

Благоприятные результаты всех перечисленных здесь мер хозяйственного, финансового и тарифного порядка дали возможность вплотную подойти к разрешению основной задачи по ликвидации дефицитности железнодорожного транспорта. Чтобы убедиться в этом достаточно проанализировать смету НКПС на 1922/23 год. Смета эта была разбита с учетом сезонных изменений на два полугодия. В первом полугодии расход был определен в 215,4 милл. товарных рубл., доход в 133,2 милл. товарных рубл., а дотация—в 82 милл. тов. руб. Расход во втором полугодии был уже исчислен в 287,3 милл. товарн. рублей, доход 229,6 милл. тов. рубл., а дотация—57 милл. руб.

Фактическое исполнение сметы несколько превзошло ожидания, так как в первом полугодии было израсходовано вместо 215,4—242,2 милл. тов. рубл., а дохода получено вместо 133.2—160,2 милл. тов. руб. Дотация же транспорту из средств

государственного казначейства осталась таже, т.-е. 82,2 милл. тов. руб. Во втором полугодии наблюдается такая же картина. Расход исчислен в сумме 287,3 милл. тов. руб., фактически израсходовано 303,9 милл. тов. руб.; доход исчислен в сумме 229,6 милл. тов. руб., фактически поступило246,1 милл. тов. руб. Дотация из средств казны исчислена и получена НКПС в сумме 57,7 милл, тов. руб.

Эти цифры говорят о том, что транспорт в результате целого ряда мероприятий хозяйственного, финансового и тарифного порядка получил дополнительные рессурсы, которые мог использовать для востановления и улучшения всего транспортного хозяйства. Оставляя сумму дотации без изменения, Правительство предоставило транспорту разницу между исчисленной и фактически поступившей суммой дохода в первом полугодии в размере 27 милл. тов. руб. и 16,5 милл. тов. рубл. во втором полугодии, всего, таким образом, 43,5 милл. тов. руб.

Оставление в распоряжении транспорта разницы дохода между исчисленной по смете НКПС и фактически поступившей суммой было санкционировано Правительством в специальном изданном декрете Совета Народных Комиссаров о порядке исполнения сметы НКПС на 1922/23 г. В этом декрете специально было подчеркнуто, что все дополнительные рессурсы, которые будут получены транспортом в результате улучшения эксплоатации своего хозяйства, остаются на транспорте и расходуются под контролем Финансово-Контрольного Комитета.

Какие результаты для финансового положения транспорта имели все перечисленные выше хозяйственные, финансовые и тарифные мероприятия наглядно видно, из рассмотрения расходов транспорта по кварталам. Расходы транспорта за квартал июль—сентябрь 1922 г. равнялись 61,5 миллионов зол. руб. октябрь—декабрь 1922 г. 72,1 милл. зол. рубл.. январь—март 1923 г.—136,5 милл. зол. руб., апрель—июнь 1923 г.—141,3 милл. зол. рубл., июль—сентябрь 1923 г.—146,4 милл. зол. руб., Если принять расходы квартала июль—сентябрь 1922 г. за 100, то рост расходов в следующие кварталы выразится— в октябре—декабре 1922 г. 117%, январь—февраль 1923 г. 222% (здесь впервые сказалось влияние пересмотра тарифов): апрель—июнь 1923 г. 229% и июль—сентябрь 1923 г.—238%. Таким образом, благодаря принятым мерам финансового и тарифного характера и притоку средств на транспорт—расходы последнего в течение 15 месяцев увеличились в 2,3 раза.

Рост рессурсов транспорта дал возможность поднять заработную плату рабочим и служащим, накопить некоторый запас топлива, принять меры к восстановлению основного и оборотного капитала и вообще провести ряд хозяйственных мероприятий по оздоровлению хозяйства транспорта. Благодаря росту доходов транспорта значение отпускавшейся ему дотации из средств казны падало из месяца в месяц. Дотация соста-

вляла в отношении всей выручки транспорта в октябре 1922 г. 47,5%, в марте 1923 г. уже только 29%, в мае 1923 г.—14,7%, а в сентябре 1923 г.—14,7%, теперь этот процент еще ниже. Таким образом, проведенные меры финансово-хозяйственного и иного порядка дали свои положительные результаты уже в течение 1922/23 г. Год этот является годом хозяйственного и финансового перелома на транспорте; в 1922/23 г. транспорт вышел из перманентного, тянущегося, 9—10 лет, финансового кризиса.

Финансово-хозяйственные достижения 1922/23 г. дали возможность четко наметить задачи по дальнейшему оздоровлению хозяйства транспорта, по привлечению на транспорт новых рессурсов, по его восстановлению.

Открывающиеся хозяйственные перспективы на 1923/24 г. выяснили возможность составить смету транспорта в несколько большей сумме нежели в прошлом 1922/23 г.

Смета транспорта на 1923/24 г. исчислена НКПС в расходной части в сумме 671,5 милл. черв. рубл. в доходной части в сумме 572,7 милл. черв. рубл., таким образом, смета сведена с дефицитом в сумме 98,8 милл. черв. рубл.

Если внимательно рассмотреть эту смету, то окажется, что все достижения прошлого 1922/23 г. нашли уже свое отражение в смете НКПС на 1923/24 г. В этой смете в параграфе эксплоатация ж. д. каждая дорога фигурирует своим особым сметным подразделением. Это, с одной стороны, дает возможность руководящему центру передвигать рессурсы железнодорожного транспорта с одной дороги на другую, а с другой это же даст каждой дороге свое финансовое лицо. Кроме того, смета эта исчислена в червонных рублях, а не в условных Наркомфиновских товарных рублях. Расходы в смете разделены по отдельным видам транспорта—железнодорожному, речному, морскому (содержание портов) и местному (содержание шоссейных дорог).

Кроме того, государственный бюджет и сметы всех ведомств в том числе и НКПС, на 1923/24 г. разбиты на сметы обыкновенных и чрезвычайных расходов. Это сделано для того, чтобы получить возможность особо учесть каждую потребность, имеющую так сказать, повседневное и чрезвычайное значение в работе того или иного учреждения, предприятия или хозяйственной организации.

Если сопоставить сметы НКПС на 1922/23 и 1923/24 гг. то окажется, что расходы по обыкновенной смете на содержание центра и местных учреждений транспорта были исчислены в 1922/23 г. в 5,5 милл. тов. руб. и на 1923/24 г. в 6,5 милл. тов рубл.; расходы же по эксплоатации железных дорог вместе с зарплатой были исчислены в прошлом году в 348,6 милл. тов. рубл., а в этом году в 570,6 милл. черв. рубл. Расходы по содержанию речного транспорта были определены по смете

1922/23 г. в сумме 16,2 милл. тов. рубл., по смете же на 1923/24 г. в 10,4 милл. черв. рубл. Далее расходы по содержанию портов исчислялись в прошлом сметном году в 7,6 милл. тов. руб., а ныне в 4,5 милл. черв. рубл. Расходы по содержанию шоссейных дорог определялись сметой 1922/23 г. в 2,8 милл. тов. рубл. а на 1923/24 г.—в 2,6 милл. черв. рубл.

Чтобы сделать приведенные цифры сопоставляемыми нужно произвести пересчет, приняв один товарный рубль равным 1,25 червонных руб. Правда, Наркомфиновский товарный рубль, нужно это оговорить, был несколько ниже товарного рубля по индексу Госплана *) во всяком случае, для того, чтобы сделать данные сопоставляемыми нужно принять указанное выше соотношение товарного и червонного рубля, иначе пришлось бы проделать крайне сложные пересчеты. Если сделать пересчет, приняв 1 товарный рубль равным 1,25 червонного рубля, то окажется, что расходы по эксплоатации железнодорожного транспорта вместе с зарплатой увеличились с 435,7 млн. черв. руб. в 1922/23 г. до 570,6 млн. черв. руб. в 1923/24 г., а расходы по содержанию речного транспорта, наоборот, уменьшились с 20,5 млн. черв. руб. в 1922/23 г. до 10,4 в 1923/24 г. Такое же уменьшение получается и по портам с 9,5 млн. черв руб. в 1922/23 г. до 4,5 млн. черв. руб. в 1923/24 г., и по содержанию шоссейных дорог с 3,5 млн. черв. руб. в 1922/23 г. до 2,6 млн. черв. руб. в 1923/24 г.

Некоторое сокращение расходов можно проследить и по чрезвычайной смете транспорта на 1923/24 г.

Если сравнить расходы, отнесенные в смете НКПС на 1923/24 г. к чрезвычайным расходам с расходами на те же потребности в смете прошлого года и если сделать соответствующий перерасчет, то окажется, что расходы по чрезвычайной смете на 1923/24 г. несколько меньше, чем расходы на те же потребности по смете прошлого года. Общий итог расходов по чрезвычайной смете на 1923/24 г. равен 76,8 млн. черв. руб., тот же итог по смете прошлого года был равен 90,3 млн. черв. руб. Анализируя смету чрезвычайных расходов на 1923/24 г. легко усмотреть, что при общем сокращении намеченных расходов, кредит на оборотный капитал исчислен в 30 млн. черв. руб., между тем, как в прошлом году он был исчислен в 25,7 млн. черв. руб.

Смету по эксплоатации железных дорог, вместе с зарплатой на 1923/24 г. предполагается свести без дефицита. Она исчислена НКПС и в доходной и в расходной частях в сумме 570,6 млн. черв. руб. Смета эта при рассмотрении ее в высших законодательных учреждениях Республики может, правда, быть

*) Это расхождение товарных индексов явилось следствием применения разных методов подсчета, и различия в товарных наборах, по коим определялся индекс.

несколько изменена в ту или другую сторону, во всяком случае знаменательно то, что смету эксплоатации железных дорог уже на 1923/24 г. предполагается свести без дефицита.

Расходы по эксплоатации железных дорог, как видно из изложенного увеличены с 435,7 млн. черв. руб. до 570,6 млн. черв. руб., т.-е. на 135 млн. черв. руб. Это увеличение падает, главным образом, на повышение зарплаты рабочим и служащим и лишь отчасти на увеличение расходов по эксплоатации.

Доходная смета НКПС на 1923/24 г. исчислена в 572,7 млн. черв. руб. против 368 млн. черв. руб. по смете прошлого года. Увеличение доходов по смете НКПС на 1923 24 год произошло исключительно почти за счет железных дорог. По смете на 1922/23 г. доход от эксплоатации железных дорог был исчислен в 366,4 млн. черв. руб., а по смете на 1923/24 г. в 570,6 млн. чевр. руб.

В 1922/23 году НКПС получил из средств государственного казначейства дотацию для покрытия дефицита транспорта в размере 196,2 млн. черв. руб., ныне НКПС испрашивает дотацию только в размере 98,8 млн. черв. руб. а НКФ, намечает дотацию НКПС лишь в размере 40 млн. черв. рул.

* * *

Какие же выводы нужно сделать из факта сведения сметы эксплоатации железных дорог без дефицита и уменьшения дотации транспорту. Первый и основной вывод тот, что НКПС'у придется произвести внутри железнодорожного транспорта такое перераспределение рессурсов, которое дало бы возможность получить избыток дохода у одних дорог с таким расчетом, чтобы своевременно перебросить его на другие—дефицитные дороги. При отсутствии финансовой дисциплины на транспорте—трудность положения заключается именно в этом. В самом деле, смета эксплоатации железных дорог сведена без дефицита это значит, что НКПС для этой цели дотации больше не получит; та же дотация, которая поступит в распоряжение НКПС уйдет на содержание центрального административного аппарата, водопутей, портов и других неокупающихся частей транспортного хозяйства. Это обстоятельство приводит к необходимости организовать такой порядок переброски средств с одной дороги на другую, чтобы не только не сорвать, но и не снизить финансово-хозяйственных достижений этих дорог.

Меры финансового и тарифного характера, проведенные в течении 1922/23 года, при параллельном увеличеиии средней суточной погрузки грузов по сети железных дорог, и жесткие меры борьбы с безхозяйственностью дали транспорту некоторые дополнительные рессурсы. Рессурсы эти создали возможность для НКПС несколько улучшить и восстановить хозяйство транспорта поднять заработную плату рабочим и служащим, накопить некоторые запасы топлива и материалов и составить,

таким образом, некоторый оборотный капитал. Проведенные меры по оздоровлению хозяйства транспорта и достигнутые результаты вывели в общем железно-дорожный транспорт из перманентного продолжающегося вот уже в течении нескольких лет войны и революции, финансового и хозяйственного кризиса. Если нажим по оздоровлению финансов и хозяйства транспорта не будет в дальнейшем ослаблен, если общехозяйственная конъюнктура страны нас не обманет, если средняя суточная погрузка, исчисленная теперь в 14.000 вагонов увеличится в течении 1923/24 г., как она увеличивалась в течении 1922/23 г., то, при сохранении тех же тарифов или даже некотором частичном их пересмотре, у транспорта окажутся некоторые дополнительные средства. Часть этих средств будет, конечно, израсходована в связи с увеличением перевозок, но остальная часть, поскольку смета эксплоатации железных дорог сведена без дефицита, останется свободной. Эту сумму необходимо обратить в накопление оборотных средств, ибо без них невозможно совершить переход от финансирования по выручке к нормальному сметному финансированию по доходу и расходу. Кроме того, без оборотных средств крайне трудно установить правильные расчеты между дорогами по перевозкам прямого сообщения, по обмену вагонов и др.

Этой задачи ни на минуту нельзя опускать из виду.

Вторая задача, при отмеченной выше связи отдельных частей транспорта, та, что сами дороги должны отныне пойти навстречу процессу перераспределения средств внутри железнодорожного транспорта, иначе дефицитные дороги будут поставлены в безысходное финансовое положение. Не следует никогда забывать, что при взаимной зависимости дорог и вообще всех частей громадного транспортного хозяйства, нельзя создавать диспропорции в одной части железно-дорожного транспорта за счет другой. Восстановление железно-дорожного хозяйства возможно лишь при соблюдении известной постепенности и планомерности. При таких условиях срыв в работе какой-либо дефицитной дороги или даже замедление процесса ее восстановления немедленно же скажется и на работе и на восстановлении хозяйства доходных дорог.

Оздоровление и восстановление транспортного хозяйства может произойти в результате не только проводимых финансово-хозяйственных мероприятий, не только притока на транспорт дополнительных рессурсов, вследствие увеличения перевозок по сети железных дорог, но и в результате хозяйственных мероприятий, не только и в результате повышения производительности труда 700.000 рабочих и служащих, объединенных в процессе производства в громадном и сложном хозяйственном организме транспорта.

Естественно, что оздоровление и восстановление хозяйства транспорта возможно лишь при заинтересованности всех рабочих

и служащих, при вовлечении их в процесс улучшения этого хозяйства. Чтобы добиться этого нужно связать материальное положение каждого отдельного рабочего и служащего с непосредственными хозяйственными и финансовыми достижениями транспорта. Всякое увеличение производительности труда должно иметь своим следствием улучшение материального положения рабочих и служащих на транспорте.

Разрешение этих общих задач возможно лишь при проведении на транспорте и в 1923/24 г. беспощадной борьбы с бесхозяйственностью во всех ее формах, видах и проявлениях, при установлении и проведении на транспорте строжайшей финансовой дисциплины. Нужно добиться бережливости и экономии во всем, нужно добиться жесткого хозяйственного подхода ко всему, что требует расходов, иначе не удастся накопить ни оборотных средств, ни оборотного капитала, а без них невозможно теперь дальнейшее оздоровление и улучшение хозяйства транспорта.

Транспорт кровно заинтересован в увеличении грузооборота, но увеличение грузооборота возможно в результате увеличения товарооборота в стране, между тем, политика высоких цен наших трестов, синдикатов и других, привела к кризису сбыта, т.-е. к сокращению товарооборота в стране и грузооборота на транспорте. Помимо того, выступая мощным потребителем на рынке и будучи заинтересован в снижении себестоимости эксплоатации железнодорожного хозяйства, транспорт заинтересован в борьбе за снижение цен товаров, обращающихся на рынке и, в частности, потребляемых транспортом: материалов, топлива, металла и др. Ведомственная политика НКПС и НКФ должна быть направлена на борьбу за снижение цен. Нужно добиться, чтобы все работники транспорта были вовлечены в эту борьбу. Если при теперешних ценах на материалы, топливо, металлы и др. эксплоатационная смета железных дорог сводится без дефицита, то при всяком снижении цен будет освобождаться некоторая сумма средств, которую можно будет обратить или на образование оборотных средств и капитала, или на другие нужды транспорта.

Как же вести эту борьбу, как проверить правильность калькуляции цены товаров, предлагаемых транспорту. Дороги могут использовать для этого данные своих подсобных предприятий. НКПС на основании данных эксплоатации своего подсобного предприятия — Транспорткопей, — на основании данных о средней производительности труда забойщика, о себестоимости добытого угля и других материалов, повел борьбу с повышением цен на топливо и металл. Эти данные, сопоставленные с другими, дали НКПС возможность проверить правильность калькуляции себестоимости единицы добытого топливной промышленностью топлива, главным потребителем которого, как известно, является транспорт. Та же возможность, в меньшем.

правда, масштабе, имеется у отдельных дорог. Если правильно поставить работу в одном-двух подсобных предприятиях, если правильно скалькулировать себестоимость и цену единицы произведенного ими товара, то всегда можно будет иметь контрольные данные для проверки правильности предлагаемых поставщиками цен на те или иные продукты.

В результате проведения такой кампании по всему громадному фронту транспортного хозяйства были бы получены желанные результаты. Мы получили бы и увеличение товарооборота в стране, и усиление грузооборота на транспорте, и снижение себестоимости эксплоатации, и, наконец, экономию некоторой суммы средств, которые раньше переплачивались на высоких ценах, и которые могли бы быть теперь использованы в интересах транспорта.

Производственные возможности транспорта, вследствие низкого грузооборота использованы ныне не полностью. Чтобы окончательно выйти из финансового кризиса нужно принять все зависящие меры, чтобы увеличить грузооборот на транспорте. Поскольку дорогам дано право устанавливать местные тарифы, они путем политики благоприятствования тому или иному массовому грузу могут привлекать грузы на дороги и тем, с одной стороны, увеличить свои перевозки, а с другой—опять-таки получить некоторые добавочные средства.

НКПС и ЦКЖД указывали дорогам на необходимость беспощадной борьбы с бесполезным пробегом и с пережогом топлива, на необходимость всемерного улучшения организации труда, на необходимость рационализировать топливное хозяйство, на необходимость лучшего использования вагонного и паровозного парков и др. Все эти задачи с еще большей резкостью ставятся ныне перед дорогами. Все эти задачи не могут быть правильно разрешены без своевременного и точного учета, без правильной системы отчетности. Нужно восстановить или вновь создать такую систему учета и отчетности, которая в любой момент дала бы возможность проанализировать состояние хозяйства. Нельзя не только восстанавливать и оздоровлять, но и просто вести хозяйство транспорта, если нет правильного поставленного учета его процессов.

Если отсутствие валютно-счетной единицы мешало раньше поставить правильный и своевременный учет производства и хозяйства, то теперь, когда в народном обращении имеется банкнота и сертификат, т.-е. устойчивая валюта, когда финансовая политика правительства развертывается в направлении подготовляемой денежной реформы, необходимо обратить на постановку учета и отчетности самое серьезное внимание.

В заключение необходимо, однако, отметить что осуществить все намеченные здесь мероприятия удастся лишь при условии привлечения на транспорт вообще и для усиления его финансового аппарата, в частности, квалифицированной

рабочей силы. Теперь, когда в финансово-хозяйственном отношении совершился известный перелом, когда чувствуется, наконец, почва под ногами, надлежит вместе с общими мероприятиями по улучшению транспортного и финансового хозяйства поставить вопрос о привлечении квалифицированной рабочей силы или, в крайнем случае, о возвращении той, которую транспорт потерял во время своего распада. Необходимо кроме того, поставить финансовый аппарат и его работников в такое положение, которое соответствовало бы всей важности их работы.

1923/24 год надо надеяться явится годом дальнейших финансовых и хозяйственных побед на транспорте.

Достижения и очередные задачи жел.-дор. транспорта.

Окончание бюджетного года дает возможность подвести некоторые итоги работы железных дорог за истекший период и наметить те задачи, к достижению которых необходимо стремиться в предстоящий 1923 — 1924 год.

I.

В современную эпоху нэпа, с переходом всего нашего хозяйства на денежный расчет, на железных дорогах, как и во всех других отраслях промышленности, наиболее важным моментом является финансовое положение. Основное же, что характеризует финансовое хозяйство железных дорог в истекшем году — дефицитность.

Дефицитность эта вызывалась не только плохим хозяйствованием, хотя в области этой перед железными дорогами еще достаточно большие возможности к улучшению, не только огромными разрушениями, причиненными империалистической и гражданской войной, хотя бремя восстановления этих разрушений весьма чувствительно отзывается на тощем бюджете транспорта. Главная и основная причина все же лежит в неизбежном полухолостом ходе огромного организма железных дорог, при объективной невозможности ни нагрузить его полностью, ни концентрировать в соответствии с современным масштабом работ.

Общая работа железных дорог по перевозке выражается в следующих по годам цифрах:

1. Количество пудо-верст, сделанных в коммерческих поездах коммерческими, хозяйственными и воинскими грузами:

	Общее количество милл. пудо-верст.	% отношение к 1913 г.	%% увелич. последн. от предыд.
1913 год	4.346.413	100	—
1920—21 опер. г.	824.329	18,90	—
1921—22 „ „	919.294	21,15	11,52
1922—23 „ „	1 267.894	29,00	37,90
1923—24 „ „	1.540.000	35,44	21,50

II. Количество сделанных пассажиро-верст:

	Общее количество милл. пасс.-верст.	% отношение к 1913 г.	%% увелич. последн. от предыд.
1913 год	27.472	100	—
1921—22 опер. г.	9.248	33,66	—
1922—23 „ „	13.000	47,30	40,60
1923—24 „ „	13.614	49,55	4,2

III. Количество пудо-верст, включая пассажиро-версты по эквиваленту 60:

	Общее количество милл. пудо-верст.	% отношение к 1913 г.	%% увелич. последн. от предыд.
1913 год	5.994.733	100	—
1921—22 опер. г.	1.474.174	24,6	—
1922—23 „ „	2.048.000	34,2	39,0
1923—24 „ „	2.356.840	39,3	15,0

Примечание: Количество пудо-верст за IV квартал 1922—1923 гг. по предварительным данным. Количество пассажиро-верст за 1921—1922 год получено по числу проданных билетов и среднему пробегу и потому является приблизительным; количество пассажиро-верст в 1922—1923 г. имеется лишь за 9 месяцев и годовая выведена умножением этого количества на $^4/_3$.

Таким образом, железные дороги Республики в истекшем году едва лишь приблизились по работе $^1/_3$ довоенного времени в отношении перевозки коммерческих грузов — основной работы железнодорожного транспорта. При этом надо отметить, что эта нагрузка распределяется по отдельным дорогам весьма неравномерно. Некоторые, как например, М.-Казанская. Север-

ные, М.-Курская и др. по объему перевозок достигают или даже превышают 1913 года, с другой стороны, наиболее недогруженные — Сибирские, Мурманская и др., едва 10—20% от предшествующего войне года. Последнее явление обусловило второе большое зло в финансовом положении железнодорожного транспорта — необходимость передвижения средств с одной дороги — доходной, на другую — дефицитную, при полном отсутствии оборотных средств в качестве маневренного капитала.

Естественно, что при своей неминуемой дефицитности железнодорожный транспорт должен был в течение всех прошлых лет пользоваться поддержкой государства в виде отпускаемых ему дотаций. Правда, анализ общей картины финансирования железных дорог и вообще всего транспорта показывает значительное улучшение в течение даже одного прошлого года. Так, выручка и дотации всего транспорта составляли в товарных рублях по индексу Госплана на 15-е число каждого месяца:

Год и месяц.	Выручка.	%	Дотация.	%
1922 г.				
Октябрь	14.178.905	52,5	12.700.000	47,5
Ноябрь	13.407.952	60	9.150.000	40
Декабрь	17.546.904	70,2	7.500.000	29,8
1923 г.				
Январь	22.249.697	57	16.500.000	43
Февраль	24.941.278	67,4	12.600.000	32,6
Март	33.416.621	71	13.721.106	29
Апрель	31.266.790	68	15.262.678	32
Май	31.583.332	85,3	5.727.878	14,7
Июнь	30.144.381	78,1	8.492.554	21,9
Июль	31.057.938	77,3	9.172.237	22,7
Август	31.148.841	74.9	10.549.295	25,1
Сентябрь	26.544.940	85,3	4.624.358	14,7
ВСЕГО	307.482.579	71,1	126.001.106	28,9

При чем на долю железных дорог приходилось из общей суммы выручки около 295 милл. товарн. руб. и только около 86 милл. товарн. руб. из всей суммы дотации. То-есть выручка железных дорог составляла около 77,5 проц., дотации государства — 22,5 всего их бюджета.

126 слишком милл. товарн. руб., или более 157 милл. червон. руб. государственных дотаций, т.-е. почти $^1/_3$ (28,9%) всего бюджета транспорта, неумолимо диктует государству, а в первую очередь, разумеется, самому НКПС все больше и больше сокращать свои расходы и, в то же время, стремиться к непрерывному улучшению своих коэффициентов работы.

Предположение увеличения в предстоящем 1923—1924 г. грузооборота до 39,3 проц. от 1913 г. при одновременном сохранении норм расходов, кроме заработной платы, значительно увеличенной, дает возможность построить следующую смету:

На 1923/24 г. проект НКПС 2.356.840 милл. пудо-верст,—39,3% от 1913 г. (по Госплану).

	На 1 милл. пудо-верст в черв. руб.	Червонных рублей.	% %
1. Зарплата	96	226.317.319	37
2. Соц. страх	17	39.605.531	6,4
3. Топливо	48	114.062.700	18,6
4. Металлы	28,8	68.000.000	11,1
5. Шпалы	8,4	19.780.000	3,2
6. Прочие	43,6	102.886.598	16,9
7. Нов. работы	8,5	20.000.000	3,3
8. Нов. паров. и вагоны и рем. их на зав. ВСНХ	8,9	21.100.000	3,5
ИТОГО	259,5	611.752.148	100

Фактическая смета железн. дорог 1913 года 5.994.733 милл. пудо-верст коэфф. 1,25.

	Довоенных рублей.	Милл. черв. рублей.	На 1 милл. пудо.-верст в черв. руб.	% %
1. Зарплата	336.741.307	420,9	70,2	44,08
2. Соц. страх	24.699.802 [1]	30,8	5,2	3,23
3. Топливо	126.644.389	158,3	26,4	16,57
4. Металлы	52.830.138	66	11	6,92
5. Шпалы	18.806.670	23,5	3,9	2,46
6. Прочие	134.161.974	167,7	27,9	17,56
7. Нов. работы	45.904.204 [2]	57,4	9,6	6,01
8. Нов. паров. и вагоны и рем. их на зав. ВСНХ.	24.191.127	30,2	5	3,17
ИТОГО	763.979.611	95,48	159,2	100

Смета по остальным расходам и видам транспорта:

Содержание НКПС, ОКП, ОПС	6.467.340	
Водопуть	10.399.783	
Порты	4.538.369	
Шоссе	2.641.735	
Новые работы по реке, портам	2.953.000	
Субсидия Аму-Дарьи	120.000	
„ за убыт. рейсы	160.000	
	27.280.227	
Дотация ДальОПС-у	2.500.000	
Оборотный капитал	30.000.000	
	59.780.227	
Вся смета		671.532.373

[1] Врачебная помощь, пенсион, пособия.
[2] Кроме того, по чрезвычайной смете 15.900.965,67 довоенных рублей.

Такая общая смета НКПС, в свою очередь, при доходе кругло 570 милл. червон. руб. дает возможность свести эксплоатационную смету железных дорог бездефицитно, обращая дотацию в текущем году исключительно на новые работы, оплату паровозных заказов ВСНХ, содержание портов, водопутей, шоссейных дорог, центральных учреждений и образование оборотного капитала и т. д.

II.

Сравнение проекта сметы 1923/24 г. с 1913 годом однако показывает, что и она могла бы быть несколько сокращена. Так если бы смету НКПС строить исходя из процентного соотношения статей расхода довоенного времени, взявши за твердое расход на рабсилу, то мы получили бы такую смету:

1 и 2. Зарплата и соц. страх...	265.922.850	47,31%
3. Топливо.....	93.137.637	16,57 „
4. Металлы...	38.896.346	6,92 „
5. Шпалы.....	13.827.314	2,46 „
6. Прочие.....	98.702.288	17,56 „
7. Новые работы...	33.781.364	6,01 „
8. Нов. пар. и пр..	17.818.124	3,17 „
Итого 562.085.923		100%

т.-е. смета транспорта должна была быть ниже кругло на 50 милл. рублей.

В чем же причины такого нароста на смете НКПС? На это дает ответ анализ всех прочих, кроме заработной платы, статей расхода: с одной стороны, некоторое увеличение (количественное) расхода топлива и материалов против норм 1913 г., с другой и это главное — непомерный рост цен на предметы потребления транспорта, особенно металлы. При этом Главметалл

не удовлетворяется даже и принятым НКПС увеличением стоимости металлов против 1913 года; при осуществлении требований Главметалла, проект сметы НКПС получает следующее выражение:

	На 1 милл. пудо-верст. в черв. р.	Червонц. руб.	% %
1. Зарплата	96	226.317.319	34,8
2. Соц. страх	17	39.605.531	6
3. Топливо	48,4	114.062.700	17,5
4. Металлы	35,4	83.421.884	12,8
5. Шпалы	8,4	19.780.000	3
6. Прочие	43,5	102.886.598	15,9
7. Новые работы	8,5	20.000.000	3,1
8. Новые пар. и ваг. и рем. их на зав. ВСНХ	18,8	44.412.500	6,9
Итого	276,1	650.486.032	100

Таким образом, Главметалл требует увеличения сметы НКПС еще почти на 40 милл. черв. р., т.-е. всего 127.834.384 р., или на 31,6 милл. руб. более расходов 1913 года, против предложенных НКПС 89,1 милл. рублей (92,6 проц. от 1913 г.).

Такая постановка вопроса сразу разбивает попытку подхода к бездефицитной эксплоатации железных дорог, еще дальше раздвигает уже непосильное для транспорта расхождение „ножниц“ цен потребляемых им предметов.

Неизбежна поэтому сильнейшая оппозиция стремлениям Главметалла со стороны НКПС, ибо удовлетворение их привело бы к повышению расхода на 1 милл. пудо-верст до 173,3% от 1913 года против принятых НКПС—163 проц.

Расход на 1 милл. пудо-верст в черв. руб., 1923/24 г.г. и в 1913 г.

	По проекту сметы НКПС на 1923—24 г. (черв. руб.).	% от 1913 г.	Доп. треб. черв. руб. Главмет. к заяв. НКПС'а.	% к 1913 г.	1913 год черв. руб.	% %
Зарплата	96	136,7	—	—	70,2	100
Соцстрах	17	327	—	—	5,2	100
	= 113	150			= 75,4	
Топливо	48,4	183,3	—	—	26,4	100
Металл	28,8	261,8	35,4	321,8	11	100
Шпалы	8,4	215,3	—	—	3,9	100
Прочие	43,6	156,2	—	—	27,9	100
Нов. работы	8,5	88,5	—	—	9,6	100
Нов. паров. и ваг. и пр.	8,9	178,0	18,8	376	5	100
Итого	259,5	163%	276	173,3%	159,2	100

т.-е. Главметалл требует расхода металла и новых паровозов на 1 милл. пудо-верст — 54,2 черв. руб., т.-е. 338,8 проц. от 1913 г. (16 черв. руб.).

Разумеется, и принятые в проектной смете НКПС цифры расхода в 163 проц. от 1913 года настоятельно требуют самых энергичных мер к своему снижению и доведению хотя бы до отнюдь не идеальных норм 1913 года.

Бесхозяйственность на транспорте еще весьма и весьма широкий фронт для упорной борьбы. Во всех технических коэффициентах своих расходов — в паровозах, вагонах, ремонте их и пробеге, топливе и т. д. железные дороги оставляют желать много лучшего. Мы тратили в 1922/23 году на коммерческие перевозки при 29,2 проц. работы 1913 г.— эксплоатационных вагонов — 54,7 проц. от того же года, пробега паровозов - 36,7, поездо-верст—32,5 проц. и т. д.

Правда, можно отметить непрерывное улучшение в течение последних лет. Наряду с увеличением работы те же затраты составляют:

ГОДА.	Работа.	Эксплоатац. вагонов.	Пробег паровозов.	Пробег поездов в товарном и воинском движении.
	От 1913 года.			
1920/21.	19,0%	65,6%	32,5%	31,2%
1921/22.	21,2%	60,2%	33,1%	29,0%
1922/23.	29,2%	54,7%	36,7%	32,5%

Но если бы была использована полностью мощность паровозов, а мы имеем сейчас мощность кругло—5.800 шт. против 1.700 штук в 1913 году, средняя нагрузка вагонов была бы доведена хотя бы до нормы 1913 года и т. д.—все эти коэффициенты должны были неизмеримо улучшиться.

Таково-же положение с расходом топлива. Расход снижается как по измерителю на 1 милл. пудо-верст, так и на 100 паровозо-верст, но все еще далек от 1913 года.

ГОДА.	Расход на 100 паровозо-верст.	Расход на 1 милл. пудо-верст.
1913	1,05	1,47
1921/22	1,795	3,66
1922/23	1,43	2,31

В улучшении всех этих измерителей коэффициентов, наряду с ростом грузооборота страны — залог возрождения советского транспорта.

Лишь снижением своих расходов на единицу полезной работы, т.-е. удешевлением стоимости перевозок, вытекающим из технических улучшений, транспорт сможет выполнить свою роль в общей борьбе за сдвиг „ножниц“.

На ряду с этим, огромная роль транспорта в потреблении металлов и топлива дает ему неоспоримое право влиять на снижение цен этих основных элементов развития промышленности и хозяйства страны.

Транспорт потреблял (по предварительным сведениям) в 1922/23 году до 57 проц. всей добычи угля и свыше 60 проц. нефтетоплива.

Главнейшие металлургические и металлические заводы Республики загружены на 38 проц. (в среднем) заказами НКПС, при чем процент этот по некоторым группам значительно выше и например, составляет: по ГОМЗ-е — 70 проц., по электростали — 82 проц.

Вполне ясно, что рост цен на изделия этих двух основных отраслей промышленности больше всего бьет по транспорту. Естественным является поэтому тот интерес, который проявляет транспорт, стремясь влиять на работу металлических и топливных органов. Вполне обоснованы требования НКПС о приостановлении дальнейшего роста цен на металлы, борьба за упразднение конвенции синдикатов металлопромышленности и стремления принимать участие в управлении заводами и предприятиями его обслуживающими.

Лишь при таких условиях транспорт успешно сможет принять участие в общем нажиме на сдвиг лезвий „ножниц“ путем стабилизирования, а потом и снижения тарифов на перевозки.

Декабрь 1923 г.

Тарифная политика и доходы жел. дор.

Тарифная политика на транспорте и вопрос об увеличении доходов ж.-д. сети вновь приобрели интерес лишь со второй половины 1921 года, когда декретом 9/VII была восстановлена платность железнодорожных перевозок.

До этого времени, в период военного коммунизма, когда вся работа сети направлялась, главным образом, на обслуживание нужд обороны и выполнение ведомственных перевозок, тарифной политики, в точном смысле этого слова, в сущности, не могло быть; роль тарифов ограничивалась возможностью вести при помощи их учет совершенных тем или другим ведомством перевозок—и только. Никакого другого значения они не имели и ни на финансовое положение железных дорог, ни на размер перевозок серьезного влияния не оказывали. При полном отсутствии каких-либо частных грузов и сосредоточении в руках государства регулирования всей экономической жизнью страны, как в области производства, так и распределения, в развитой тарифной системе не было и необходимости.

В связи с этим довоенная сложная система тарифов, создававшаяся в зависимости от запросов экономики страны, была до чрезвычайности упрощена и сведена всего к семи классам, из которых три относились ко всем грузам.

Применение того или другого из них обусловливалось исключительно только количеством предъявляемых к перевозке грузов.

Переход от принципов военного коммунизма к новой экономической политике обусловил собою восстановление платности перевозок, что и было осуществлено упомянутым декретом 9/VII—1921 года.

Проведение начал новой экономической политики выдвинуло на первый план финансовую проблему и, в частности, вопрос о структуре и размере государственного бюджета и роли в нем отдельных наркоматов.

Если до войны железные дороги занимали как в доходной, так и в расходной части государственного бюджета весьма существенное значение *), то при настоящей экономической конъюнктуре их роль становится еще более значительной.

---

*) См. статью М. Альского, стр. 20-21.

Кроме того, исключительно тяжелое финансовое положение страны, в котором она оказалась в результате империалистической войны и революции, как это подробно отмечено выше в статьях Г. Я. Сокольникова и М. Альского, конечно, должно было побудить правительство обратить особое внимание на необходимость принять все меры к увеличению доходов железных дорог и стремиться к созданию такого положения, при котором они могли бы существовать по возможности не за счет обще-государственных рессурсов (дотации), а на собственные доходы.

Это последнее обстоятельство выдвинуло в хозяйственной деятельности транспорта на видное место вопросы тарифной политики, которые приходилось разрешать учитывая задачу доведения дохода дорог до возможного при данных условиях максимума, но в сильнейшей степени имея в виду в то же время и то влияние, которое провозные платы оказывают на развитие хозяйственной жизни страны, а следовательно, и на размер и характер грузооборота.

В этом последнем отношении задачи тарифной политики представлялись исключительно трудными.

Если вспомнить, что при установлении тарифов должны учитываться основные длящиеся условия хозяйственной жизни страны, а не временная, случайная конъюнктура, то отмеченная сложность стоявшей перед НКПС задачи станет очевидной сама по себе.

В самом деле, при наличии лишь первых ступеней восстановления промышленности, при отсутствии устойчивого взаимоотношения между хозяйственными районами, при крайне слабом функционировании частных рынков, при резких колебаниях цен товаров, падении курса бумажно-денежной валюты,—говорить о возможности учета каких-либо устойчивых элементов экономической конъюнктуры было крайне затруднительно.

К этому надо прибавить еще и то, что и сам НКПС не располагал данными об эксплоатационных расходах, определяющих его собственные издержки по перевозкам, не имелось у него и статистических данных о перевозке грузов по их родам.

Наконец, трудность стоявшей перед НКПС задачи заключалась и в том, что ему приходилось разрешать ее при наличии, с одной стороны, довоенного протяжения сети, со всеми вытекающими отсюда финансовыми последствиями, а с другой—считаться с тем, что в 1921 22 бюджетном году размер перевозок составлял всего 25,4% от грузооборота 1913 года, при чем из состава его исчезли некоторые более ценные грузы, отличающиеся большой платежеспособностью при перевозке.

Не имея возможности при таких условиях построить заново тарифную систему, НКПС вынужден был на некоторое

время сохранить систему тарифов, действовавшую в последнее время, до введения бесплатности перевозок, т.-е. в 1920 году.

Между тем тарифы этого времени, с одной стороны, имели ставки настолько низкие, что они совершенно не соответствовали происшедшему за последнее время падению бумажно-денежной массы и росту товарных цен, а с другой—были построены на принципе значительного обезличения грузов и давали иногда одинаковые ставки для очень разнообразных товаров, независимо от различной ценности и транспортной их платежеспособности.

Первое несоответствие тарифов представлялось возможным устранить путем повышения ставок по мере повышения цен товаров. Это и было осуществляемо НКПС-ом, который проводил в законодательном порядке коэффициенты повышения тарифных ставок.

При выборе размера этих коэффициентов, НКПС строго учитывал экономическое значение тарифов в деле хозяйственного развития страны и, поэтому, при определении его, ориентировался лишь на средний размер повышения рыночных цен, не доводя, однако, тарифного коэффициента до этого размера.

Так, по месяцам 1922 года рыночный и тарифный коэффициент *) были (против довоенных цен и тарифных ставок, принятых за единицу):

	Январь.	Февраль.	Март.	Апрель.	Май.	Июнь.	Июль.
Рыночн....	448.043	894.143	1.949.511	3.655.733	4.173.154	4.618.967	5.026.074
Тарифн....	20.000	80.000	200.000	400.000	1.000.000	2.000.000	2.000.000

Однако, несмотря на то, что, исправляя первый недостаток тарифов путем общего увеличения их ставок, НКПС соблюдал весьма большую осторожность, второй недостаток тарифной системы—ее недифференцированность по роду грузов все больше и больше давал себя чувствовать. В то время, как для многих грузов повышение тарифных ставок на тот или другой коэффициент не являлось обременительным, другие грузы, имевшие в прежнее время специальные, приспособленные к их платежеспособности, тарифы, такого повышения не выдерживали, в результате чего перевозки такого рода грузов должны были сокращаться.

*) Коэффициент повышения цен (индексы) взяты по данным Конъюнктурного Института (Эк. Бюллетень №№ 1 и 2 и Эк. Ж. от 2/IX—22 года № 196 на 1 число последующего месяца).

Устранение этого вредного и для торгового оборота и для транспорта последствия действующих тарифов требовало полного пересмотра тарифной системы. Пересмотр этот был начат в январе 1922 года и закончен к декабрю того же года.

В это время в хозяйственной жизни страны отчасти начали уже наблюдаться более или менее явственные взаимоотношения между отдельными районами и отраслями народного хозяйства, что и было учтено при пересмотре тарифов, хотя нельзя не отметить, что география цен на многие грузы (напр., хлеб), все еще носила весьма ненормальный характер.

В результате этого пересмотра, НКПС-ом была выработана новая система общих тарифов из 12-ти общих классных и 9-ти специальных схем, по которым и разнесены все товары, перечисленные в тарифной номенклатуре грузов, действовавшей в 1913 году.

В основу этого пересмотра было положено, как это отмечено выше, как необходимость осуществления финансовых задач, обусловленных общим финансовым положением страны, так и интересы пользующихся транспортом отраслей народного хозяйства.

Осуществить эти задачи представлялось возможным путем такого установления тарифных ставок, которое должно было, давая максимальный финансовый эффект, в то же время не служить причиной к сокращению грузооборота.

Что касается размера тарифных ставок, то при определении их представлялось необходимым учитывать прежде всего собственные издержки транспорта, связанные с движением. Эти расходы служили крайним нижним пределом для установления тарифных ставок.

Наконец, при проведении тарифной реформы 1922 года, соображениям и требованиям новой экономической политики отводилось лишь второстепенное место и требования эти принимались в соображение, главным образом, в области внешних экономических сношений.

Это последнее обстоятельство обусловливалось, прежде всего, отмеченной выше необходимостью поднять доходность сети. Обращение же всей системы управления железнодорожными тарифами в простое орудие общей экономической политики в целях воздействия на ход развития народного хозяйства представлялось невозможным, так как получение какого бы то ни было дохода от перевозок, для возмещения расходов железных дорог, при этой системе, стало бы делом совершенно побочным и случайным. Затем усвоение этой системы означало бы, в сущности, возложение на управление железнодорожными тарифами задач руководства всей экономической жизнью страны. Это привело бы или к вторжению тарифного управления в действие всех органов и ведомств, или, наоборот, подчинению этим органам всего управления железнодорожными тарифами.

Основные черты действующей ныне системы железнодорожных тарифов сводятся к следующему:

1. Номенклатура провозимых по железным дорогам грузов доведена полностью до довоенных размеров и заключает в себе около 4.500 наименований.

2. Введена новая развитая и приспособленная к платежеспособности грузов тарифная система, состоящая из 12 общих и ряда специальных тарифных схем.

3. Восстановлены почти все не потерявшие своего экономического значения исключительные тарифы и

4. Предусмотрены особые льготные тарифы.

В результате рассматриваемой реформы в декабре 1923 г., кроме общих тарифов, действовало:

	Для грузов.	Для пассажир.
Специальных тарифов	9	1
Льготных.....	30	24
Исключительных	68	—

Тарифные схемы построены таким образом, что тарифные ставки выражены в твердых единицах (тарифных копейках), уменьшаются с удлинением пробега груза и с переходом от высших классов к низшим:

Ставки наращивания с пуда и версты (в довоенн. копейках).

Классы.	До 250 верст.	От 251 до 500.	От 501 до 750.	От 751 до 1.000.	От 1,001 до 1.500.	От 1.501 до 2.000.	От 2.001 до 2.500.	От 2.501 до 3.000.	Свыше 3.000.
I.....	0,20	0,20	0,17	0,14	0,12	0,10	0,08	0,06	0,06
II.....	0 17	0,17	0,14	0,12	0,10	0,08	0,06	0,05	0,05
III	0,14	0,14	0,12	0,10	0,08	0,06	0,05	0,04	0,04
IV.....	0,12	0,12	0,10	0,08	0,06	0,05	0,04	0,03	0,03
V	0,10	0,08	0,06	0,05	0,04	0,03	0,02	0,02	0,02
VI.....	0,08	0,06	0,05	0,04	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01
VII.....	0,06	0,05	0,04	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01
VIII.....	0,05	0,04	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
IX	0,04	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
X	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
XI.....	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
XII.	0,0125	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01

Между этими классами распределена большая часть всех грузов, при чем для каждого груза был первоначально подобран такой класс, который давал бы ставки, соответствовавшие довоенным ставкам, с повышением, однако, последних на некоторый процент. Это повышение имело своим основанием: 1) увеличившиеся расходы железных дорог на единицу перевозки; 2) понижение покупательной силы денег, даже выраженных в довоенной валюте (возрастание рыночных цен на отдельные грузы против их довоенных цен).

При оценке значения этого изменения ставок необходимо иметь в виду, во-первых, то, что оно было принято лишь по отношению грузов, такспируемых по общим тарифам, что же касается специальных тарифов, то их ставки были установлены по соображению с особыми условиями производства и сбыта каждого рода грузов. Такие специальные схемы были выработаны для всех главнейших грузов, а именно: для хлеба, каменного угля, торфа, лесных строительных материалов, дров, керосина и нефти—всего 9 схем. Во-вторых, необходимо учитывать и то, что при последующем применении этих тарифов тарифные учреждения, по ходатайствам заинтересованных предприятий, организаций и частных лиц, произвели весьма значительные изменения тарифов на отдельные грузы, в сторону их понижения.

Совокупность всех представленных в этом порядке тарифных понижений оказалась настолько значительной, что ныне уже не представляется возможным считать среднее повышение основных тарифов против довоенных достигающим той величины (25—30%), которой оно достигало непосредственно после пересмотра тарифов.

Изложенное относится лишь к основным тарифным ставкам, а между тем основные ставки ныне не дают точного представления об уплачиваемой за провоз сумме, так как последняя определяется двумя данностями: а) основной тарифной ставкой, выражаемой в твердых единицах, и б) тарифным коэффициентом, на который умножаются тарифные ставки для приведения тарифов в соответствие с падением покупной способности денег и ростом товарных цен. Еще при тарифе 1920 года первое время по восстановлении платности, НКПС устанавливал тарифный коэффициент значительно ниже товарного индекса,—так по месяцам (на 1 число), начиная с июля 1922 г. тарифный коэффициент и товарный всероссийский индекс Конъюнктурного Института были таковы:

	Июль.	Август.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Коэффициент.	2	2	2	2—3	4—5	6
Индекс.....	4,62	5,03	5,43	6,36	10,43	14,88

Таким образом всю вторую половину 1922 года тарифный коэффициент удерживался на уровне более, чем вдвое низшем по сравнению с товарными ценами. Делалось это: 1) в виду выше отмеченной грубости 7-ми классного тарифа 1920 г., который очень неравномерно ложился на различные грузы и требовал потому большой осторожности в повышении коэффициентов; 2) под влиянием ведомств, пользовавшихся услугами транспорта и не успевших еще к тому времени наладить дело своего финансирования на нужды перевозок, и 3) также и в сознании того, что неокрепший еще товаро- и грузооборот не в состоянии были выносить транспортные издержки, исчисленные в соответствии с возросшими рыночными ценами на прочие товары и услуги.

Однако, воздерживаясь от доведения тарифных плат до высоты товарных цен, НКПС не переставал побуждать ведомства к изысканию кредитов и иных средств на оплату их перевозок.

После введения в действие новых тарифов с 1 декабря 1922 г. НКПС счел себя в праве повести более активную политику в области тарифного коэффициента.

Соотношение тарифного коэффициента, курса червонца и товарного индекса Госплана, начиная с января месяца 1923 г. было следующее:

ТАРИФНЫЕ ПЕРИОДЫ.	Средний общетоварный индекс Госплана.		Тарифные коэффициенты.		% отношт. тарифного коэфф. к среднему индексу Госплана.		Курс червонца (банкнот).	
			Груз.	Пасс.	Груз.	Пасс.	Средн. по тарифн. периоду.	% отношт. к ср. инд. Госплана.
1922 г.								
1 сент.—15 окт...	5,28	6,44	2	2	31,1	37,9	—	—
16 окт.—31 окт. ..	8,47		2	3	31,1	35,4	—	—
1 нояб.—30 нояб.	10,93		2,5	4,5	22,9	41,2	—	—
1 дек.—31 декаб.	13,80		6	6	43,5	43,5	14,30	103,6
1923 г.								
1 янв.—20 янв...	17,17		12	12	69,9	69,9	18,95	110,4
21 янв.—15 февр..	21,06		18	15	83,3	71,2	21,50	102,1
16 февр.—15 март.	26,11		24	22	91,9	84,3	24,15	92,5

ТАРИФНЫЕ ПЕРИОДЫ.	Средний общетоварный индекс Госплана.	Тарифные коэффициенты.		% отношения тарифного коэфф. к среднему индексу Госплана.		Курс червонца (банкнот).	
		Груз.	Пасс.	Груз.	Пасс.	Средн. по тарифн. периоду.	% отношение к ср. инд. Госплана.
16 мар.—15 апр...	32,15	30	25	93,3	80,8	32,04	99,5
16 апр.—30 апр...	40,46	34	25	84,1	80,8	42,35	104,7
1 мая—15 мая ...	48,98	42	30	85,7	61,2	49,75	101,6
16 мая—31 мая....	57,54	48	32	83,4	55,6	55,65	96,7
1 июня—15 июня.	69,75	55	37	78,9	53,1	61,50	88,2
16 июня—30 июня.	86,95	63	45	72,4	51,7	70,65	81,2
1 июля—15 июля.	108,08	80	60	74,0	55,5	82,60	76,4
16 июля—31 июля.	134,75	105	80	77,9	59,4	101,25	75,2
1 авг.—15 авг....	172,52	130	100	75,4	57,9	127,50	73,9
16 авг.—31 авг....	230,66	160	120	64,4	52,1	171,00	74,1
1 сент.—15 сент..	340,83	220	165	64,5	48,4	253,61	74,4
16 сент.—30 сент..	477,66	340	290	71,2	60,7	356,25	74,6
1 окт.—10 окт. ..	592,24	448	448	75,73	75,73	448,56	75,7
11 окт.—20 окт....	686,67	543	543	79,14	79,14	543,44	79,1
21 окт.—31 окт....	805,59	661	661	82,06	82,06	661,11	82,1

Таким образом с января месяца тарифные коэффициенты достигают 93 и 84% от товарного индекса Госплана, а позднее опять несколько от него отстают.

За время с 1 декабря 1922 года до конца 1922—23 операционного года реальный доход от товарного движения определялся не только размерами этого движения, но и двумя независимыми друг от друга величинами: высотою основных тарифных ставок и соотношением тарифных коэффициентов к товарному индексу Госплана.

В приложенной таблице № 1 указан размер дохода от перевозок за это время, выраженный в тарифных рублях, для чего действительный доход в совзнаках по отдельным месяцам разделен на соответствующие коэффициенты. Сумма этого

дохода за 10 месяцев составляет 231.230 тыс. тарифных руб. В той же таблице указан возможный доход от тех же перевозок при таксировке их по довоенным тарифам; этот доход выражается суммой 182.118 тыс. руб., т.-е. доход в тарифных рублях по ставкам установленным с декабря 1922 года, на 26,9% превышает довоенный доход от того же грузооборота, выраженный в товарных рублях. Но нельзя забывать, что соотношение между действовавшими за указанные 10 месяцев тарифными коэффициентами и индексом Госплана, (т.-е. товарным рублем) в среднем за этот период определяется в 78,4% так что доход за 10 месяцев, переведенный из тарифных рублей по средним месячным индексам в товарные рубли составляет 181.170 тыс. товарных руб. Если сравнить две величины—доход в товарных рублях по ставкам 1922 г. и возможный доход в тех же рублях по довоенным ставкам, то можно притти к выводу, что в истекшем году реальная величина дохода составляла 99, 5% от дохода, который мог быть получен при действии довоенных тарифов.

Однако, если из указанных расчетов отбросить данные за первые два месяца (декабрь и январь), в каковой период действовали еще пониженные коэффициенты, то доход за последние 8 месяцев, выраженный в товарных рублях составит 156.802 тыс. товарных рублей, а по довоенным ставкам—144.214 тыс. рублей. Сопоставление этих двух цифр более правильно выявляет соотношение довоенных и действующих тарифов и указывает на то, что эти последние на 8,9% выше тарифов 1913 года.

Необходимо, однако, оговорить, что указанные сопоставления сделаны без учета влияния дополнительных сборов; в истекшем операционном году эти последние составляли 4,7 коп. с пуда против 1,45 коп. довоенных, что дает увеличение в 3,24 раза, а принимая во внимание среднее за последние 8 месяцев соотношение между грузовым коэффициентом и индексом Госплана, равное 82,5% это увеличение следует определить в 2,67 раза.

Учитывая то обстоятельство, что в 1913 году дополнительные сборы составляли 10% от дохода по провозной плате, а также принимая во внимание указанное повышение тарифов против довоенных на 8,9%, возможно определить взаимоотношение нынешних и довоенных тарифов (включая дополнительные сборы) путем следующих вычислений.

$$A = a + \frac{a}{10} = \frac{11a}{10}$$

$$A_1 = \frac{a \times 108,9}{100} + \left(\frac{a \times 108,9}{100} \times \frac{2,67}{10}\right) = \frac{1379,763\,a}{1000}$$

Отсюда:

$$\frac{A_1 \times 100}{A} = \frac{1379{,}763a \times 100 \times 10}{1000 \times 11a} = 125{,}4$$

Где A — довоенная выручка с дополн. сборами
A_1 — выручка за 8 посл. месяцев с дополн. сборами
a — довоенная выручка без дополн. сборов.

Таким образом, на основании этих вычислений, общее превышение реальных размеров действующих тарифов, над довоенными, включая дополнительные сборы, за последние 8 мес. определяется в среднем в 25,4%.

В связи с обнаружившимся в последнее время, расхождением цен на промышленные и сельскохозяйственные товары, представляется необходимым остановиться на вопросе о том, могло ли повышение тарифов, произведенное в январе текущего года, действительно оказать вменяемое ему в вину влияние на: а) рост промышленных цен и б) падение цен сельскохозяйственных грузов.

Прежде всего надо отметить, что самое повышение тарифов в январе было смягчено тем, что оно распространилось на уже реформированные тарифы, приспособленные к платежеспособности грузов.

При таких условиях повышение не могло болезненно отразится на рынке и ценах. Так оно в действительности и случилось.

Если бы указанное общее повышение тарифов сильно влияло на цены (в то время для сельскохозяйственных и промышленных продуктов уже разошедшиеся в разные стороны), то это несомненно отразилось бы на обще-товарном индексе Госплана, который должен был бы особенно быстро расти в этот период. Однако, на самом деле рост товарного индекса именно в эти месяцы был скорее замедленным. Прирост этого индекса в % был таков.

1922 г.	в	октябре	индекс	возрос	на	29,5%
„	„	ноябре	„	„	„	56,5%
„	„	декабре	„	„	„	26,9%
1923 г.	„	январе	„	„	„	28,6%
„	„	феврале	„	„	„	29,3%
„	„	марте	„	„	„	28,1%
„	„	апреле	„	„	„	21,5%
„	„	мае	„	„	„	40,4%
„	„	июне	„	„	„	40,9%
„	„	июле	„	„	„	55,9%

Как видно из этих цифр, в период повышения тарифов товарный индекс рос на 20—30% в месяц, в следующие же за этим месяцы, когда, как это будет отмечено ниже, тарифы

были стационарны, он рос на 40—50% в месяц В предшествующие месяцы (конец 1922 г.) наблюдается сильный скачок в ноябре, когда тарифы значительно отставали от индекса. Таким образом очевидно, что прочие ценообразующие факторы, кроме тарифов, оказывали гораздо более сильное влияние, чем эти последние.

Но если раньше повышение тарифов в январе—феврале 1923 г. не явилось фактором резкого вздорожания, то не могла ли тарифная политика того времени повлиять на расхождение цен с.-х. и промышленных продуктов.

Ответ на этот вопрос довольно сложен.

В начале этого года на хлебном рынке конъюктура была уже вялой и цены были ниже цен 1913 г. Как отмечено выше тарифная реформа в это же время сопровождалась общим повышением тарифов, в том числе и на хлеба. Как это отразилось на рынке. Некоторый подход к ответу на этот вопрос дают следующие цифры.

. Прежде всего, что касается тарифа на хлеба, то для среднего пробега в 569 верст он был таков (в тов. копейках):

	Провозн. плата.	Дополн. сбор.	Итого.
1—20 января 1923 г.....	13,56	2,94	16,50
21 янв.—15 февр. 1923 г. ...	16,58	3,59	20,17
16 февр.—15 марта 1923 г...	17,83	3,86	21,69

В то же время цены на хлеб и муку в тов. коп. в Москве, Пензе и Уфе и еще некоторых пунктах были следующие:

Наименование товаров.	Январь.	Февраль.	Март.
Рожь.			
Москва.....	64,6	61,2	68,8
Пенза.....	50,7	—	38,2
Уфа.....	—	39,2	34,4.
Мука ржаная.			
Москва.....	76,0	71,0	76,4
Пенза.....	60,2	51,4	38,2
Уфа.....	53,8	—	38,2

Наименование товаров.	Январь.	Февраль.	Март.
Пшеница.			
Москва	132,9	112,6	99,4
Уфа	63,3	68,6	53,5
Запорожье	69,7	61,2	—
Овес.			
Москва	66,5	56,3	87,8
Пенза	—	46,5	47,7
Уфа	30,4	26,9	26,7
Тула	—	46,5	47,7

Эти цифры, при всей их неполноте, указывают все-же с полной определенностью на то, что и движение хлебных цен в гораздо большей степени обусловливалось иными ценообразующими факторами, а не транспортными расходами. В самом деле, увеличение тарифа на 3,61 коп. в конце января сопровождалось падением цен в Москве в феврале для всех хлебов; наоборот, при меньшем размере увеличения тарифа в марте, цены на рожь, ржаную муку и овес повысились, а на пшеницу упали. Если сравнить движение цен в Москве и на местах, то окажется что февральское падение цен на ржаную муку на 5 коп. сопровождалось падением в Пензе почти на 9 коп., т.-е. тут как будто рост тарифа был переложен на производителя. Но происходившее в то же время понижение цен на пшеницу на 20 коп. дало понижение в Запорожье только на 8,6 коп , т.-е. падение цен приняли на себя, главным образом, посредники. Очевидно, что падение цен на 20 коп. не отвечает ни в какой мере повышению тарифа на 3,61 коп. В Уфе в это же время цены на пшеницу на 5 коп. повысились. Затем в марте, когда цена на рожь в Москве при тарифе, увеличившимся на 1,52 коп. возросла на 7,6 коп. против февраля и на 4,2 коп. против января, в Пензе цена на рожь против января упала на 12.5 коп. Повышение цен на овес в Москве на 31,5 коп. в марте против февраля сопровождалось ростом цены в Туле на $^1/_2$ коп., и на столько же в Пензе и т. д. Таким образом цены колебались в значительной степени из-за неналоженности торговли, и проблема переложения разрешалась в отдельных направлениях перевозки самыми прихотливыми способами.

Итак едва-ли было бы правильным утверждать, что январьское (единственно реальное) повышение тарифов послужило толчком к понижению хлебных цен на местах. Тут действовали иные, гораздо более мощные факторы.

Переходя к периоду после 1/II—1923 года можно подойти к вопросу уже гораздо проще, так как за немногими изъятиями, тарифы, выраженные в товарных копейках, почти не менялись. Это усматривается из следующей таблицы тарифов на некоторые важнейшие массовые грузы:

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВ.	Размер тарифа (с дополнит. сборами) на средний пробег в товарн. коп.			
	Средний пробег в верст.	Тариф на 1/II	Тариф на 1/VI	Тариф на 1 IX
Рожь	556	19,42	19,75	18,07
Пшеница	773	21,68	21,50	19,66
Уголь	344	10,52	10,43	9,54
Чугун	324	20,36	20,19	18,46
Ситец	400	74,64	74,05	67,69
Керосин	929	35,09	34,81	31,82
Дрова *)	153	3,10	2,62	2,38
Спички	867	40,36	40,04	36,60

Как видно из этой таблицы, тарифные коэффициенты за этот период подбирались по отношению к товарному рублю таким образом, что в товарных копейках плата за провоз оставалась, примерно, постоянной, а к концу периода (июнь—сентябрь) даже падала.

Между тем цены на сельскохозяйственные и на промышленные продукты продолжали за это время далеко расходиться в разные стороны. Таким образом, можно с большой вероятностью говорить о том, что во всяком сдучае, не железнодорожные тарифы были причиной этого расхождения.

Таково строение и реальные размеры тарифных плат и их влияние на цены, что же касается высоты их по отношению к отдельным грузам, то, как указано выше, тарифными учреждениями они не только были, поскольку это оказалось возможным, приспособлены к платежеспособности каждого груза при последнем пересмотре тарифов, но и непрерывно

*) Для дров, как навалочного груза, без сбора за нагрузку и выгрузку.

приспособляются в процессе систематически проводимых изменений действующих тарифов, в зависимости от рыночной конъюнктуры, существующей в данный период времени на тот или иной груз.

Так были подвергнуты пересмотру тарифы на массовые грузы, играющие преобладающую роль в грузообороте страны. К таким грузам относятся: хлебные, топливные, лесные и прочие строительные материалы, руды, продукты массового питания — рыба, мясо, сахар, соль и т. п. Большинство из них имеют свои особые так-называемые специальные тарифы. За период с февраля по сентябрь были понижены тарифы на дрова на 20% и на некоторые рыбные грузы до 50% и дан ряд пониженных тарифов для перевозки горнозаводских грузов в пределах Донбасса и приднепровского металлургического района. Повышения же были сделаны только для сахара и для соли.

Кроме того, в целях приспособления тарифов к индивидуальным особенностям отдельных перевозок, часть прав Центра в отношении установления местных тарифов на протяжении не свыше 500 верст (а для нескольких дорог на всем их протяжении) было передано местным органам НКПС—Правлениям и Управлениям дорог. За истекший год и в этом отношении сделано не мало, а именно—по последним имеющимся сведениям, число местных тарифов достигает 69.

Местные тарифы опять таки самыми разнообразными способами приспособлялись к грузовым потокам местного значения. При этом следует отметить, что вопреки опасениям, которые высказывались при введении положения о местных тарифах, большинство из них оказались пониженными против общих тарифов и лишь немногие, главным образом, местные тарифы на линиях 2-й и 3-й категории, были повышены против общих тарифов для покрытия расходов по этим ветвям, т. к. в противном случае по ним пришлось бы совсем прекратить движение.

В последние месяцы 1923 г. НКПС-ом были предприняты меры по урегулированию всякого рода накладных расходов, связанных с перевозкой грузов.

В этом отношении, прежде всего, следует отметить меры по снижению дополнительных сборов.

Однако надо иметь в виду, что высота этих сборов не зависила исключительно от НКПС; напротив ему самому пришлось провести целую кампанию в борьбе за их снижение.

Дополнительные и прочие сборы, взимаемые на железных дорогах сверх провозной платы могут быть разделены на: а) сборы идущие в пользу железных дорог и б) сборы, хотя и взимаемые с перевозимых по жел. дорогам грузов, но в пользу жел. дорог не идущие.

К первой группе относятся прежде всего сборы обязательно взимаемые во всех случаях: а именно сбор за станционные расходы и за взвешивание.

Затем идут сборы за нагрузку и выгрузку, которые взимаются не со всех грузов (напр. от них освобождаются навалочные грузы).

Остальные взимаемые в пользу жел. дорог сборы либо имеют факультативный характер, как сбор за наложение платежа, за поревозку грузов в сыпную, в вагонах ледниках, либо штрафной характер, как сборы за простой вагонов.

К сборам не идущим в пользу жел. дорог относятся местные сборы в пользу городов, на красный крест и гербовый сбор.

Из числа дополнительных сборов следует остановиться на сборе за нагрузку и выгрузку, падающим весьма существенным процентом на перевозки.

Рядом мероприятий в этой области удалось провести через Госплан, а за тем и через СТО постановление согласно которому весь сбор за нагрузку и выгрузку каждого пудо-груза удалось снизить, установив его в 1,7 черв. к. В результате всю совокупность дополнительных сборов (станционный, нагрузка, выгрузка и взвешивание) доведена ныне до 3,2 черв. к. или 2,56 тов. к. вместо довоенных 1,45 к.

Дальнейшее снижение этого рода накладных расходов для ближайшего времени едва ли представляется возможным.

Переходя к вопросу о влиянии тарифов на развитие грузовых перевозок по жел. дорогам можно отметить, что на протяжении всего 1922 г. и 1923 г. перевозки эти не только не обнаружили каких-либо тенденций к сокращению под влиянием тарифных мероприятий, а напротив представляют картину устойчивости и значительного увеличения работы сети. (см. табл. № 2).

Так суточная погрузка по месяцам с января 1922 г. по май 1923 г. составляла в вагонах:

Месяцы.	1922 г.	1923 г.	Месяцы.	1922 г.	1923 г.
Январь	8.412	10.753	Июль	9.476	11.079
Февраль	8.126	10.976	Август	8.543	11.559
Март	9.870	13.616	Сентябрь	10.458	13.003
Апрель	8.974	11.291	Октябрь	12.009	15.002
Май	10.318	10.525	Ноябрь	11.516	13.527
Июнь	10.754	12.108	Декабрь	12.373	—

Что касается пассажирских перевозок, то их размеры характеризуются следующими цифрами:

Месяцы.	Количество выданных по месяцам билетов (в тысячах).				
	1922 г.	1923 г.	Месяцы.	1922 г.	1923 г.
Январь.....	8.020	6.510	Июль	6.750	10.478
Февраль.....	5.583	4.484	Август.....	7.642	10.231
Март.....	6.075	5.027	Сентябрь....	9.089	8.993
Апрель.	6.130	6.767	Октябрь	9.752	—
Май.	6.472	8.274	Ноябрь.	9.717	—
Июнь.....	5.745	9.365	Декабрь.....	8.074	—

Здесь следует отметить некоторое сжатие этих перевозок за первые 3 месяца 1923 г. по сравнению с теми же месяцами 1922 г. Это обстоятельство можно объяснить значительным повышением в этом периоде пассажирского коэффициента. Однако последующие месяцы 1923 г. дают уже значительное превышение над цифрами 1922 г., что указывает на несомненное развитие пассажирского движения и дает все основания полагать, что при настоящих условиях пассажирские тарифы также не превышают платежеспособности населения, как и грузовые.

Обращаясь к финансовым результатам тарифных мероприятий НКПС можно отметить, что проводимая с конца 1922 г. политика повышения тарифов до довоенных размеров имела несомненно оздоравливающее влияние на финансовое положение транспорта.

Выше было отмечено, что реформа тарифов имела своей задачей именно увеличение доходности дорог.

О результате ее можно судить по тем изменениям, которые произошли во взаимоотношениях выручки и дотации в бюджете транспорта.

Ответ на этот вопрос содержится в приводимой ниже таблице о движении выручки (с фактурами Центра) и дотации по месяцам, выраженных в товарных рублях по индексу Госплана на 15-е число каждого месяца в 1922/23 бюджетном году *):

МЕСЯЦЫ:	Выручка.	%%%	Дотации.	%%%
1922 г.				
Октябрь.....	13.482.299	60,3	8.865.095	39,7
Ноябрь.....	13.271.323	71,4	5.302.603	28,6
Декабрь	17.562.065	76,6	5.338.291	23,4
1923 г.				
Январь	21.839.101	61	14.103.955	39
Февраль	23.570.462	72,2	9.067.178	27,8
Март.....	31.723.616	80,9	7.488.717	19,1
Апрель.	33.410.877	80,4	8.143.650	19,6
Май.....	30.430.315	91,1	2.969.743	8,9
Июнь.....	27.197.224	80,7	6.482.264	19,3
Июль	27.774.244	78,9	7.400.985	21,1
Август.....	29.006.864	78,3	8.022.693	21,7
Сентябрь.	26.303.391	90,5	2.754.965	9,5
ИТОГО...	295.571.781	77,4	85.940,139	22,6
В черв. руб...	369.464.726	—	107.425.174	—

Из приведенных данных видно, что стоявшая перед НКПС задача в области реформы железнодорожных тарифов в значительной степени выполнена.

В самом деле дотация составлявшая в октябре 1922 г. 39,7% его месячного бюджета, в сентябре 1923 г. достигала лишь 9,5%.

Другими словами эксплоатация транспорта к концу 1922/23 бюджетного года велась в значительной степени за счет собственных доходов ж. д.

*) Составлено на основании отчетных данных жел. дор.

Таким образом, если поставленную НКПС задачу перехода транспорта на собственные его рессурсы еще нельзя считать разрешенной, то во всяком случае можно сказать, что при настоящих условиях, путем приспособления тарифов к собственным издержкам транспорта и платежной способности грузов, получено весьма солидное повышение доходности.

Однако, если бы тарифной выручкой удалось даже целиком покрыть расходы эксплоатации, то при этом нельзя забывать, что покрытие эксплоатационных расходов без избытков, необходимых для амортизации основного капитала жел. дорог, потребляемого при эксплоатации, еще недостаточно. Достигнуть же покрытия тарифами также и восстановительных расходов при настоящем грузообороте одними тарифными мероприятиями едва ли возможно — для этого требуются меры общего характера, направляемые к оживлению промышленности и товарооборота. Тарифная политика транспорта может при этом играть лишь вспомогательную роль.

Дефицитность транспорта и меры борьбы с ней.

В 1913 г. от эксплоатации ж. д. государство получило 480.122.330 руб. чистой прибыли; в прошлом 1922/23 году эксплоатация транспорта не только не дала прибыли, но потребовала от государства огромных расходов на покрытие дефицита, который выразился в 157 мил. черв. руб., что составляет 30% общего дефицита по государственной смете.

Цифры эти дают наглядное представление о том, насколько велика разница финансового положения транспорта в настоящее и довоенное время. Начавшийся процесс восстановления народного хозяйства страны, независимо от мер, предпринимавшихся транспортом в целях упорядочения своего хозяйства, немедля же сказался и на размерах грузооборота, что, конечно, повлекло за собою и сокращение дефицита транспорта. Так, в текущем 1923'24 году уже сам НКПС, составляя свою годовую смету расходов и доходов, нашел возможным свести ее с дефицитом в размере 126 миллионов черв. рублей.

При рассмотрении этой сметы высшими государственными органами цифра эта, несомненно, будет еще понижена, и если окончательно размер дефицита определится даже в 70—80 миллионов (без стоимости закупленных заграницей паровозов), то, все же нужно сказать, что несмотря на значительное уменьшение дефицита по сравнению с прошлым годом, он все же тяжелым бременем ляжет на государственные расходы. Это обстоятельство заставляет еще детальнее рассмотреть причины, обусловливающие дефицит, и наметить меры к его устранению.

Одной из главнейших причин дефицитности транспорта, конечно, является сократившийся, по сравнению с довоенным, грузооборот. Вместе с тем следует признать, что это обстоятельство не является исключительной причиной, определяющей размеры дефицита, и что характер расходов транспорта также имеет здесь весьма существенное значение.

К числу наиболее крупных расходов, влияющих на размеры дефицита транспорта, следует отнести:

1) расходы на приобретение топлива, металлов и других материалов, поставляемых промышленностью по ценам выше довоенных;

2) расходы, являющиеся результатом недостаточной организованности и наличия элементов бесхозяйственности.

Перечисленные причины не исчерпывают вопроса о дефицитности транспорта; они являются лишь наиболее существенными обстоятельствами, которые, на ряду с другими менее весомыми факторами, обусловливают собою современное финансовое положение транспорта, и, поэтому, обращая на себя главное внимание, ставят перед НКПС ряд крупных практических задач.

Настоящая статья имеет своею целью осветить как причины, обусловливающие дефицитность транспорта, так и те меры, которые предпринимаются для ее устранения.

Влияние размера грузооборота и тарифной политики, а также расходов на топливо, металлы и другие материалы на доходность транспорта отчасти уже освещено в помещенных выше статьях Ф. Э. Дзержинского, и С. В. Бернштейн-Когана. Поэтому на рассмотрении этих факторов здесь представляется необходимым остановиться лишь постольку, поскольку некоторые стороны этого вопроса, выходя за пределы задач, стоявших перед упомянутыми авторами, оставлены ими без освещения.

Главное же внимание в настоящей статье сосредоточивается на рассмотрении, мер предпринимаемых транспортом в целях упорядочения и сокращения других статей его расходов.

Грузооборот и доход транспорта.

Насколько современный грузооборот сети сократился по сравнению с довоенным и в какой мере это обстоятельство повлияло на доход транспорта, можно видеть из следующих данных:

	Грузооборот железных дорог.			
	Количество пудо-верст.*)	% отношен. к 1913 г.	Доход в червонных руб.	% отношен. к 1913 г.
1913 год.....	5.994.733	100	1.469.854.148	100
1921/22 г.....	1.474.174	24,6		
1922/23 г.....	2.048.000	34,2	369.464.726	25%
1923/24 г. (по сметным предположениям).....	2.356.840	39,3	570.652.148	39%

*) Пассажиро-верста условно приравнивается к 60 пудо-верстам.

Данные о работе водного транспорта для целей настоящей статьи значения не имеют, так так морские и речные пароходства переведены на хозяйственный расчет и из сметы НКПС исключены, поэтому здесь останавливаться на них нет надобности.

Сопоставляя размер грузооборота ж. д. с размером дохода, видно, что в 1922/23 году грузооборот составлял 34% довоенного времени, а доход от него равняется лишь 25% довоенного. Объясняется это тем, что в начале года действовал старый тариф на перевозки, более низкий чем в 1913 году.

Предполагаемый же в 1923/24 г. грузооборот в 39,3% при новом тарифе, уровень которого достигает довоенного времени, соответствует точно такому же % дохода от 1913 г. Другими словами, размер дохода при более или менее постоянном уровне тарифов находится в прямой зависимости от размеров перевозок. Размер же перевозок в свою очередь, зависит от двух основных условий: достаточного наличия подвижного состава (паровозов и вагонов) и количества грузов, предъявляемых к перевозке.

Которое из этих двух условий в настоящее время является причиной столь низкого уровня перевозок, видно из следующего.

При наличии 2.800 вполне исправных (частью новых) паровозов, отставленных от движения за недостатком перевозок и значительного количества неиспользованных вагонов, наличный парк перевозочных средств препятствием к ограничению размеров перевозок служить не может.

Это обстоятельство подтверждается и тем, что при существующей системе очередности отправки грузов остатков неотправленных грузов по сети не имелось, и если где либо и наблюдается задержка в отправлении грузов, то как явление исключительное и весьма ничтожное по размеру.

Таким образом ограниченный размер перевозок, недостаточный грузооборот транспорта объясняется исключительно недостатком грузов, что является следствием объективных условий настоящего момента, слабым развитием товарооборота страны.

Но в связи с невозможностью быстрого развития перевозок в настоящих условиях, невозможностью таким путем увеличить доход, и тем самым уменьшить дефицит транспорта, возникает вопрос о том насколько высок уровень тарифов на перевозки и нельзя ли путем его повышения снизить дефицит транспорта.

На выяснении этого вопроса подробно останавливался выше С. В. Бернштейн-Коган.

Здесь же необходимо лишь отметить следующее.

По данным Экономического отдела НКПС средний уровень тарифов на перевозку грузов в настоящее время выше довоенного на 8,6%, а на перевозку пассажиров ниже на 20%, общая же цена транспортных услуг ниже довоенной только на 1,31%.

Всякая попытка повысить тариф при слабой платежеспособности населения и резком расхождении цен на продукты сельского хозяйства и промышленности неминуемо привела бы к отрицательным результатам. Прежде всего она оказала бы влияние на еще большее раздвижение ножниц, пошла бы в разрез с основной государственной задачей облегчить доступ в деревню и удешевить стоимость промышленных изделий и, кроме того, нанесла бы ущерб непосредственно транспорту, так как увеличение тарифа, несоразмерное с платежеспособностью населения, привело бы к сокращению перевозок, вздорожанию их себестоимости, а вместе с тем к увеличению расходов и сокращению доходов.

Следовательно, в области увеличения доходов остается единственная возможность—увеличение грузооборота, который может развиваться только по мере развития сельского хозяйства, промышленности и торговли, т.-е. в зависимости от условий (в настоящее время) непосредственно от транспорта не зависящих.

Однако, поскольку в этой области прямые интересы транспорта, как одной из отраслей народного хозяйства, находятся в зависимости от других крупнейших областей хозяйства, постольку в задачи транспорта входит принятие всех зависящих от него мер к приспособлению своей работы к запросам возрождающегося народного хозяйства, что, конечно, должно благоприятно отразиться и на темпе развития грузооборота.

В этом отношении транспорт прежде всего должен тщательно изучать характер и условия развития сельского хозяйства, промышленности и торговли, приспособлять к ним свой аппарат и облегчить пользование услугами транспорта и всемерно содействовать быстрейшему развитию экономической жизни страны. Предпринятые транспортом в этой области практические меры дали вполне удовлетворительные результаты.

Так, перевод морских, а затем и речных пароходств на хозяйственный расчет, придал их работе большую гибкость и освободил значительную часть государственных средств, которые расходовались на их содержание.

Правления железных дорог путем включения в свой состав представителей местной промышленности и сельского

хозяйства, а также при посредстве созыва периодических совещаний вошли в постоянный контакт с руководящими органами местного хозяйства.

Несмотря на свое тяжелое финансовое положение, местные органы транспорта в довольно значительных размерах производят перевозки в кредит и тем самым облегчают условия пользования транспортом.

В январе 1924 г. на сети насчитывалось 114 городских станций и 67 коммерческих агентств, которые, выполняя роль щупальцев, приближают аппарат транспорта непосредственно к населению.

Применение исключительных, специальных и местных тарифов за последнее время получило широкое распространение и тем самым оказало влияние на увеличение перевозок.

До каких пределов распространяется деятельность транспорта в этом направлении можно судить по тому, что железные дороги в целях наибольшего сбыта донецкого угля взяли на себя обязанность продавать его населению со своих складов.

Чрезвычайно трудно учесть результаты всех этих мероприятий, легкомысленно было бы переоценивать их роль в развитии перевозок, но вместе с тем нужно отметить их положительное влияние на увеличение грузооборота и на некоторое хотя и незначительное уменьшение дефицита транспорта.

Расходы на металлы и топливо и влияние их на дефицитность транспорта.

Расходы на топливо в текущем году занимают второе место, уступая первое заработной плате, а расходы на металлы четвертое. Обе эти статьи составляют 30% общего расхода. Поэтому преувеличение этих расходов по сравнению с нормальными оказывает весьма существенное влияние на размер дефицита. При рассмотрении этих расходов необходимо прежде всего отметить, что излишние расходы на топливо и металл состоят из двух частей: перерасхода на единицу полезной работы и увеличения их стоимости.

Потребление угля транспортом в 1922/23 году выразилось в 217,5 миллионов пудов, стоимостью в 40,92 милл. черв. руб.; при пересчете стоимости этого угля на довоенные цены стоимость его выразится только в 22,1 милл. черв. рублей, то-есть в 1922/23 году за уголь переплачено 18,82 милл. руб. В 1923/24 году эта переплата за 298 милл. пудов угля выразится в 29,39 милл. черв. рублей, общая же сумма переплаты за дрова, уголь и нефть дает 35,61 милл. черв. рублей.

Принимая условно дефицит транспорта на 1923/24 год в 70 милл. черв. рублей, нужно заметить, что одна только переплата за топливо по сравнению с ценами довоенного времени составит половину дефицита.

Сравнивая таким же способом стоимость продуктов металопромышленности, потребляемых транспортом, получим переплату в 1923/24 г., примерно, в 32 милл. черв. рублей.

Если к этому прибавить переплаты по прочим материалам в размере 15 миллионов рублей, то общая сумма переплат в 1923/24 г. по топливу, металлу и прочим материалам выразится, примерно, в 82 милл. черв. рублей, то-есть при понижении стоимости перечисленных предметов потребления до довоенных цен транспорт мог бы свести свою смету почти без дефицита.

Основными причинами чрезмерно высоких цен в данном случае являются слабая нагрузка, высокая себестоимость, а также недостаточно организованная постановка дела в топливодобывающих и металлообрабатывающих предприятиях. Здесь, так же, как и при рассмотрении вопроса об увеличении грузооборота приходится констатировать, что возможности устранения причин, вызывающих такие явления, лежат вне сферы деятельности транспорта.

Тем не менее и в этом случае транспортом предприняты все зависящие от него меры. 16 июня 1923 года транспорт принял в свое ведение два рудоуправления в Донецком бассейне и после полугодичной эксплоатации угольных шахт достиг весьма показательных результатов, которые подтверждают возможность значительного снижения цен на уголь.

Так например, пуд угля, получаемого от УГКП в октябре — ноябре 1923 года, обошелся в 22 червонн. коп., в то время, как уголь с рудников НКПС обходится только в $15^1/_2$—17 коп.

Опираясь на этот опыт НКПС ведет упорную борьбу за снижение цен на топливо и, кроме того, добивается через высшие советские органы также снижения цен и на металлы.

Начавшееся снижение цен на продукты промышленности, несомненно, в недалеком будущем найдет свое отражение и в расходах транспорта, но в настоящее время пока оно еще на них не влияет и поэтому заставляет сосредоточить исключительное внимание на последней причине дефицитности транспорта—на непроизводительных расходах, на бесхозяйственности.

Борьба с бесхозяйственностью.

В период империалистической, а затем гражданской войны транспорт подвергся огромным разрушениям, что в корне расшатало основы его хозяйства.

Безденежное снабжение топливом и материалами, отмена платных перевозок, прекращение учета стоимости перевозок, ремонта и других работ, отсутствие материальной ответственности за целость и сохранность грузов, падение дисциплины и продуктивности труда были главнейшими причинами постепенной утраты основных стимулов правильного ведения хозяйства.

С момента начала проведения новой экономической политики произошел крупный поворот в сторону приведения в нормальный порядок хозяйства транспорта,—выявляются условия, предопределяющие хозяйственную постановку дела и, наконец, суровый финансовый режим заставляет форсировать пересмотр и упорядочение всего хозяйства с целью наиболее рациональной постановки дела и экономного расходования чрезвычайно скудных средств.

Неприспособленный к крутым поворотам, недостаточно гибкий административно-хозяйственный аппарат транспорта подходит к этому делу медленно и без достаточно ясного представления о характере и объеме ближайших хозяйственных задач транспорта. Значительный сдвиг в этом направлении был произведен т. Ильиным, который в чрезвычайно простом и понятным для каждого рабочего графике (см. прилож.) показал, насколько низко упало хозяйство транспорта по сравнению с довоенным временем, как плохо использовываются наличные перевозочные средства, насколько велики размеры нашей бесхозяйственности и каковы причины ее пышного расцвета. Сравнивая современное состояние транспорта с довоенным под углом зрения т. Ильина, стало вполне понятным, что работа по упорядочению хозяйства транспорта ведется медленно и вызывает необходимость применения более энергичных мер.

С этой целью в сентябре 1923 г. в центре и на местах были созданы постоянные совещания, на которые возложены задачи срочной разработки и проведения при посредстве административно-хозяйственного аппарата мероприятий по борьбе с бесхозяйственностью и всемерному сокращению дефицитности транспорта. Пять месяцев работы этих совещаний дали благоприятные результаты, подтверждающие правильность применения этой временной меры.

В чем же состоят применяемые до сих пор мероприятия по сокращению расходов транспорта, каковы их результаты и перспективы.

Для ответа на эти вопросы необходимо остановиться на подробном рассмотрении наиболее существенных сторон транспортного хозяйства, вызывающих крупные расходы, размеры которых в значительной степени объясняются организационными дефектами.

К числу таких вопросов прежде всего относятся:

а) охрана грузов в пути; б) расход топлива; в) расход материалов; г) эксплоатация подвижного состава; д) ремонт подвижного состава; е) использование рабочей силы.

Охрана грузов. С момента введения материальной ответственности за целость и сохранность перевозимых грузов, вопрос об охране грузов приобретает чрезвычайно важное значение. Довести до минимума утраты и недостачи, совершенно прекратить хищения грузов и багажа является неотложной задачей настоящего момента. За 1923 год в этом отношении удалось добиться весьма значительных результатов, как то можно видеть из следующих данных за 1923 год.

	Январь.	Ноябрь.	Уменьшение в %%%
	Пудов.		
Утраты и недостачи	1.315.279	187.930	85,71
Хищения в	215.958	3.721	98,18
На 10.000 осе-верст приходится:			
а) утрат и недостач	42,5	4,2	90,12
б) хищений	6,98	0,08	98,85

Значительное уменьшение утрат, недостач и хищений грузов в 1923 году, объясняется применением ряда мер по улучшению складочных помещений, освещению станцией, пересмотром личного состава работников по охране грузов, введением персональной ответственности служащих и, наконец, благодаря применению жестких мер административного воздействия. Значительные достижения в этой области не должны, однако, остановить эту работу в дальнейшем, ибо убытки жел. дорог вследствие утрат, недостач и хищений остаются еще очень значительными.

Последний отчетный месяц ноябрь дает общую цифру утрат и хищений в 191,651 пуд. что составит при максимальной погрузке в вагон 500 пуд., примерно 383 вагона, и при 40 вагонном составе около 10 поездов. Кроме убытков которые транспорт несет в связи с оплатой грузоотправителям стоимости утерянного груза, он терпит убытки также и от непроизводительной затраты топлива, подвижного состава и рабочей силы на перевозку этого груза. Тяжесть расходов по оплате претензий

грузоотправителей еще недостаточно ощущается дорогами, т. к. до 1 октября 1923 г. они оплачивались советским рублем и благодаря затяжному характеру разбора претензий сводились к незначительным размерам. С переходом же исчисления транспортных тарифов на червонные рубли, введена с 1 октября и оплата претензий по курсу червонного рубля, что в ближайшие же месяцы вызовет огромные расходы, если не будет сокращаться размер утрат и недостач грузов. Поле деятельности в этом направлении представляется еще очень широким. Необходимо обратить также особое внимание на устранение причин, вызывающих крушения поездов, битье вагонов при маневрах, а также на утрату при погрузке и выгрузке, вследствие недостатка приспособлений и оборудований. Небольшие затраты для этой цели очень быстро окупятся и дадут значительные сбережения.

Расход топлива. Из сопоставления расходов на топливо в 1913 г. с намеченными по смете на 1923/24 г. видно, что в 1913 г. этот расход выражался в 158,3 миллиона чер. рублей, а по смете на 1923/24 год он определяется в 114 миллионов чер. рублей. Все значение этих цифр вырисовывается особенно ярко, если вспомнить, что нынешний грузооборот составляет 39% от довоенного, расход же на топливо 70% этого последнего. Это резкое несоответствие объясняется во-первых вздорожанием цен на топливо и во вторых—перерасходом на единицу работы.

Переходя к рассмотрению данных за 1913, 1921/22 и 1922/23 г. о количестве расходуемого железными дорогами топлива, необходимо отметить, что, как это видно из нижеследующей таблицы, расход топлива на прочие нужды (водокачки, мастерские, служебные помещения) не только не уменьшился по сравнению с довоенным в абсолютных цифрах, но продолжает из года в год возрастать и в 1922/23 году достигает 130% от 1913 года. К сожалению, причины такого возрастания мало обследованы.

	1913 г.	1921/22 г.	1922/23 г.
	К у	б. с а	ж.
Расход на паровозы	6.290.266	3.291.227	3.334.676
Расходы на прочие нужды.....	951.377	1.182.833	1.241.463

Если, далее, коснуться расхода топлива на паровозы, то и тут окажется, что в то время, как в 1922/23 году перевозка грузов составляла 34,2% от 1913 г., топлива на это затрачено 54% от расхода 1913 года.

Расход топлива на 100 паровозо-верст составляет в куб. саженях:

		в % от 1913 г.
1913 год	1,10	100%
1921/22 год	1,75	160 „
1922/23 год	1,52	138 „
Октябрь 1922 год	1,50	т.-е. на 17,3% меньше,
Октябрь 1923 год	1,24	

т.-е. снижение расхода топлива идет довольно быстро и приближается к довоенным нормам.

Но такое определение перерасхода топлива, применявшееся до последнего времени, теперь является устарелым и должно уступить место другому более правильному методу, который берет в основу сравнение затраченного топлива на единицу полезной работы, то-есть в данном случае на единицу перевезенного груза.

При таком сравнении оказывается, что в 1922 колендарном году расход топлива составлял 235% от расхода 1913 г. на пудо-версту груза; принимая во внимание, что расход за 1923 г. понизился примерно на 20—30% по сравнению с предыдущим, надо признать, что все же в настоящее время расходуется топлива на единицу полезной работы в два раза больше довоенного.

Останавливаясь на причинах перерасхода топлива, необходимо отметить, что он происходит отчасти ввиду ухудшения качества топлива, увеличившегося вследствие малого грузооборота непроизводительного пробега паровозов и других причин, независящих от транспорта, отчасти же ввиду хищения, неумелого отопления, ухудшившегося состояния паровозов и других причин непосредственно зависящих от транспорта. На устранение этих последних и обращено в настоящее время главное внимание руководителей транспорта. Улучшается постановка теплотехники, ведется инструктирование паровозных бригад, принимаются меры к применению наиболее выгодных приемов эксплоатации подвижного состава, как то увеличение составов поездов, увеличение их скорости, увеличение средней нагрузки вагона и т. д.

Увеличившиеся за последний год запасы топлива на дорогах дают возможность более рациональным способом использовать уголь и сжигать сухие дрова и тем самым ускорить процесс сокращения расходов на топливо, которые постепенно могут быть сжаты еще не на один десяток миллионов рублей.

Эксплоатация подвижного состава. В области улучшения эксплоатации подвижного состава за последнее время достиг-

нуты большие результаты, но далеко, однако, еще не все сделано в этом направлении.

Для иллюстрации приведем несколько цифр:

	1913 г.	1921/22 г.	1922/23 г.	Сентябрь 1923 г. по предв дан.
Средний состав товарного поезда в осях.....	80	76,4	80,9	84,8
Коммерческая скорость товар. поезда (версты)....	12,7	11,5	11,8	13,5
Средний суточный пробег рабочего паровоза (версты).....	112	84,8	101,0	110,3
% непроизводительного пробега от общего	—	39,1	35,0	26
Средний суточный пробег товарного вагона.....	70	29,9	43,7	51,6
% порожнего пробега от общего	27,8	29,4	30,5	29,7
Средняя нагрузка тов. ваг.	646	531	654	—

Из этой таблицы видно, что в некоторых частях эксплоатационной работы уже достигнуты довоенные нормы (средний состав поезда, коммерческая скорость, средняя нагрузка вагона), в остальных же измерители ниже 1913 г.

Для того, чтобы дать себе отчет в том, какое влияние имеет улучшение эксплоатации подвижного состава на уменьшение потребного количества перевозочных средств и на сокращение расходов достаточно привести следующее. При современной ежедневной погрузке в 12.000 вагонов и при среднем составе товарного поезда по норме 1913 г. в 80 осей, на перевозку потребовалось бы 300 поездов, при среднем же современном составе в 84,8 осей эти же 12.000 вагонов перевозятся 283 поездами.

Средняя нагрузка вагона в течение 3 квартала 1922/23 г. равнялась 654 пудам, то-есть по сравнению с 1913 годом увеличилась на 8 пудов.

Если взять среднюю дальность следования груза в 600 верст, а потребное на это время—трое суток, то количество ежедневно обращающихся поездов уменьшится кругло на $(300 - 283) \times 3 = 51$ поездов.

Нагружая каждый вагон лишними 8 пудами окажется возможным одним и тем же количеством вагонов перевести грузов больше на $8 \times 12.000 = 96.000$ пуд., для ежедневной погрузки

которых при средней нагрузке 1913 года потребовалось бы 148 вагонов или $3^1/_2$ состава. При продолжительности же перевозки в трое суток благодаря этому в обращении окажется грубо на 444 вагона или 11 поездов меньше.

Как отразилось улучшение утилизации подвижного состава на общем размере необходимых перевозочных средств видно из следующих цифр:

	1921/22 г.	1922/23 г.
Паровозы в работе (шт.)	5.589	5.699
Вагоны и цистерны в работе (шт.).....	233.394	212.573

При увеличении общего количества грузов в 1922/23 г. на 37,9% по сравнению 1921 22 года, число действующих паровозов увеличивается только на 2%, а рабочий вагонный парк при этом оказалось возможным даже уменьшить на 10%.

Не останавливаясь на денежном выражении этой столь очевидной экономии, можно сказать, что в данном случае она получается от сокращения потребности в паровозах и вагонах, их ремонте, сокращении расхода топлива и материалов, уменьшении рабочей силы (кондукторские и паровозные бригады) и т. д.

Правда, улучшение некоторых коэффициентов эксплоатации непосредственно зависит от густоты движения, от распределения грузовых потоков и других причин, препятствующих быстрому поднятию их до норм 1913 года, но зато в остальной части они стремительно растут и в некоторых случаях превышают 1913 год.

Огромная работа, выполненная транспортом в этой области оказала весьма существенное значение на уменьшение расходов, но результаты ее нужно считать еще недостаточными. При сопоставлении расходов зависящих от размеров движения и перевозок имеется все еще огромная разница: в 1913 году на одну вагоно-осе-версту расходовалось 1,47 коп. а в настоящее время расходуется 2,35 коп., то-есть в 1,6 раза больше. Эта разница составляется из перерасходов на топливо, материалы, ремонт, и другие, и какая то часть этой разницы падает на недостаточно рациональное использование подвижного состава. Определить эту разницу, добиться устранения причин ее вызывающих и, наконец, приступить к улучшению коэффициентов эксплоатации по сравнению с 1913 годом,—одна из

крупнейших задач транспорта, разрешение которой окажет весьма существенное значение на уменьшение общей цифры расхода зависящего от размеров движения.

Ремонт подвижного состава. Значительное улучшение эксплоатации подвижного состава, сокращение действующего парка даже при увеличивающемся грузо-обороте, а также улучшение качества ремонта не могли не отразиться на размерах ремонтных работ и вызвали необходимость значительного их сокращения.

При рассмотрении совместно с органами металлургической промышленности программы изготовления новых паровозов. на 1923/24 год представителям транспорта пришлось довольно долго доказывать, что поступление заграничных паровозов. значительно улучшившаяся утилизация паровозного парка и медленный рост грузооборота приводят к необходимости отказаться от постройки новых паровозов на 8 лет. Кроме того пришлось видоизменить основы составления плана ремонта подвижного состава и при определении размеров его исходить не из стремления привести весь подвижной состав в известный срок в пригодное состояние, а поставить его в зависимость исключительно от размеров потребности, определяемой размерами перевозок с небольшим запасом.

Такой подход к составлению производственных программ на ремонт подвижного состава, обусловленный ограниченностью средств, заставил прежде всего,—снизить намеченную цифру выпуска паровозов из капитального ремонта на 170 единиц. Кроме того поставил перед транспортом задачу концентрации ремонта, сокращения тяговых участков и прекращения текущего ремонта на целом ряде пунктов.

В настоящее время прекращен капитальный ремонт в Борисоглебских, Кизил-Арватских главных мастерских, закрываются Московские мастерские Казанской дороги, намечены к закрытию Бобринские, Вятские и ведется обследование других мастерских.

Остающиеся для работы главные мастерские имеют нагрузку максимум в 75% и ставят вопрос о дальнейшей концентрации ремонта. Особенно остро чувствуется такая необходимость на дорогах имеющих по двое мастерских. Напр. М.-Казанская дорога выполняя работу в размере 70% от довоенного времени, закрыв Московские мастерские и сосредоточив ремонт только в Муромских мастерских, имеет недогрузку этих мастерских в 20—25%, т.-е. при доведении размеров движения до довоенного времени она сможет обойтись только одними главными паровозными мастерскими.

Организация ремонта в довоенное время проводилась на каждой дороге в отдельности, что обусловливало собой излишнюю постройку мастерских и распыление ремонтных средств.

Необходимость коренного переустройства и перераспределения ремонтных средств неизбежна, но в настоящих условиях она в сколько-нибудь широких размерах неосуществима, поэтому теперь приходится ограничиться устранением наиболее резких недостатков и соблюдать при этом чрезвычайную осторожность, так как концентрация ремонта связана с сокращением наиболее квалифицированной рабочей силой, распыление которой является опасным для дальнейшей работы транспорта.

Использование рабочей силы. Сокращение рабочей силы и приведение ее в соответствие с потребностью по размерам работы является наиболее острым и больным вопросом на транспорте. В 1920 и 21 годах на всех видах транспорта насчитывалось свыше 1 миллиона штатных работников, в 1922 году эта цифра была снижена до 850.000 и в 1923 г. до 750.000.

Сокращение рабочей силы производилось по двум основным направлениям: сокращение работы и упрощение аппарата транспорта. К первому необходимо отнести сокращение производственных программ во всех областях транспорта до пределов минимальной потребности, введение более жестких норм выработки, применение для некоторых категорий работников ненормированного рабочего дня, увеличение нагрузки отдельных работников путем возложения на них различных по своему характеру работ, жесткое сокращение отчетности, закрытие станций и разъездов и т. д. Ко второму нужно отнести, сокращение числа участков служб путем их удлинения, закрытие участковых мастерских, децентрализацию работы и свертывание аппаратов НКПС, окружных Комитетов по перевозкам, ликвидацию управлений округов и частичную реорганизацию органов управления дорог.

Возможно ли дальнейшее сокращение рабочей силы?

Учитывая, что на версту протяжения сети в настоящее время приходится работников меньше, чем в 1913 году, нужно признать, что число их все же по настоящим размерам работы является преувеличенным и вызывает необходимость дальнейшего сокращения. Определяя значение сокращения рабочей силы в уменьшении дефицита транспорта, необходимо отметить, что оно имеет своеобразный характер. При низкой заработной плате вся экономия от сокращения штатов идет на ее увеличение. Мало того увеличение заработка за последнее время при уменьшающейся из месяца в месяц дотации со стороны государства происходит за счет сокращения чрезвычайно уре-

занных расходов на хозяйственные цели, поэтому сокращение рабочей силы уменьшая потребность в сжатии расходов на производство тем самым оказывают влияние на общие расходы и размер дефицита.

Кроме изложенных основных мер к сокращению расходов проводится еще целый ряд мероприятий, которые в общей сложности дают значительные результаты. К числу таких необходимо отнести сокращение на 50% курсирующих служебных вагонов, сокращение хозяйственных перевозок, сокращение расхода материалов и использование старых материалов и лома, перевод отдельных работ на самоокупаемость, уменьшение утечки воды, сокращение числа служебных помещений и арендуемых домов, сокращение различного рода хозяйственных расходов и т. д.

Все мероприятия в общей сложности за исключением мер по сокращению расхода топлива и улучшению коэффициентов эксплоатации подвижного состава, по отчетным данным дорожных комиссий по борьбе с бесхозяйственностью, дали экономию в средствах в октябре 1923 г. в 761.460 рублей, и в ноябре 668.868 рублей. Если обратиться к вопросу, как использовываются эти средства, нужно будет сказать, что все они полностью поглощаются теми огромными дырами, которые образуются в хозяйстве транспорта вследствие недостаточного его финансирования. Темп сокращения отпуска средств со стороны государства идет более быстро, чем развитие перевозок и упорядочение хозяйства транспорта, поэтому все перечисленные меры несколько смягчают нужду транспорта в средствах, но отнюдь не могут ее ликвидировать.

Заявление Народного Комиссара Финансов о том, что 1924 год должен быть последним дефицитным годом для транспорта, резче ставит задачу, не ожидая увеличения дохода в максимальной степени сократить расходы и объявить беспощадную борьбу всякой бесхозяйственности.

Эта необходимость вытекает из общефинансового положения страны, из общегосударственных интересов союза Республик. Конечно выполнение этой задичи потребует от транспорта огромного напряжения и дальнейшего урезывания чрезвычайно необходимых средствах, но это урезывание, сжатие, несомненно будет слабее, чем в прошлом году и кроме того будет производиться не только на транспорте, но и по всему хозяйственному фронту.

Тов. Каменев на 2-м союзном Съезде в отчетном докладе правительства выразил эту мысль следующими словами: „мы собираемся в этом году сжавши все свои потребности, сжавши

и зубы и кулаки израсходовать на оборону страны, и на культурные потребности, и на промышленность и на сельское хозяйство 1 миллиард 100 миллионов.“

Эти слова, сказанные по отношению ко всему хозяйству страны не в меньшей мере относятся и к хозяйству транспорта и определяют его задачи на ближайший год.

Система и методы финансирования транспорта СССР.

I.

Для большей ясности понимания современной системы и методов финансирования транспорта СССР представляется необходимым вкратце охарактеризировать современную структуру управления транспортом в центре и на местах. Надо сказать, что по конструкции Союза Советских Социалистических Республик СССР Народный Комиссариат Путей Сообщения является объединенным Коммиссариатом, в круг ведения которого входят железнодорожный, речной, морской и так-называемый местный транспорт (шоссейные и грунтовые дороги общественного значения).

Роль НКПС'а в железнодорожном транспорте заключается: в руководстве и управлении эксплоатацией железных дорог, производстве работ по восстановлению разрушенных во время войны частей железнодорожного аппарата, усилению и улучшению эксплоатируемых жел. дорог, а также достройке некоторых, частью переданных уже в эксплоатацию линий. Постройка новых железнодорожных линий сосредоточена в ведении Главного Управления Государственных Сооружений (ГУГС), входящего в состав учреждений Высшего Совета Народного Хозяйства (ВСНХ).

Все находящиеся на территории СССР железнодорожные пути общего и местного значения национализированы и содержатся за счет госбюджета, а потому в бюджете НКПС находят себе отражение доходы и расходы всех железных дорог, открытых для постоянной эксплоатации; дороги же, открытые для временной эксплоатации находятся в ведении В. С. Н. Х.

По отношению к речному транспорту функции НКПС слагаются: а) из надзора и содержания в исправности водных систем естественных и искусственных, а также пристаней и б) эксплоатации преобладающей части речного флота, за исключением того флота, который находится в ведении госпредприятий и даже частных лиц. Право последних ограничено в смысле размера судна могущего находиться в эксплоатации частного лица (физического или юридического).

При этом функции по надзору и содержанию водопутей выполняются за счет средств, отпускаемых по госбюджету, эксплоатация же речного флота производится с I VII—1923 г. на принципах хозяйственного расчета, почему доходы и расходы этого флота с 1923/24 года в госбюджет не входят. Субсидии же и ссуды речному флоту, выдаваемые из рессурсов казны, проводятся по смете НКПС в составе госбюджета.

Что касается морского транспорта, то, подобно речному, он в отношении к госбюджету делится так, что содержание портов отнесено на госбюджет *), а эксплоатация морского торгового флота переведена на хозяйственный расчет и поручена 4 Правлениям Государственного флота: Северному, Балтийскому, Черноморско-Азовскому и Каспийскому, а также Управлению флотом Аральского моря.

Наконец, местный транспорт в виде шоссейных и грунтовых дорог входит в ведение НКПС и финансируется по его смете лишь в той своей части, которая касается шоссейных и грунтовых дорог общегосударственного значения; перечень этих дорог утверждается ВЦИК.

Сообразно с изложенным бюджет транспорта, составляющий смету НКПС, слагается из доходов и расходов по эксплоатации железных дорог, улучшению их технического и финансового состояния, содержанию водных путей, портов и шоссейных дорог, находящихся на территории СССР за отмеченными выше исключениями.

Транспорт Дальневосточной Республики (ДВР) до последнего времени входит в состав бюджета НКПС лишь своим сальдо, т.-е. выражается одной суммой в качестве дотации общесоюзной кассы ДВР на надобности всех видов транспорта, кроме местного, целиком отнесенного на местные средства названной республики.

Если к изложенному выше добавить, что в смету НКПС входят также расходы на содержание Центральных учреждений НКПС, а именно Коллегии НКПС, Центрального Управления железнодорожного транспорта (ЦУЖЕЛ'а), Центрального Управления речного транспорта (ЦУРЕК'а), Центрального Управления морского транспорта (ЦУМОР'а), Центрального Управления местного транспорта (ЦУМТ'а) и некоторых других учреждений (за исключением Центральных органов, ведающих делами Правлений жел. дорог, речного и морского торговых флотов), а также местные учреждения в виде Округов путей сообщения и Окружных Комитетов по перевозкам, органов Российского Регистра торговых судов, то общий состав бюджета НКПС будет в достаточной мере освещен.

*) Кроме портов Каспийского моря, содержание которых передано Правлению Каспийского морского флота с правом использования сумм портовых сборов этих портов, а также портов Сухум, Поти, Батум, содержащихся за счет бюджета Закавказских республик.

Надо лишь сделать то общее замечание, что в ведении органов НКПС имеется еще целый ряд подсобных предприятий, которые содержатся на хозяйственном расчете и в смету НКПС не входят (напр. угольные копи, разного рода заводы и фабрики, лесозаготовительные организации и т. п.).

При этом следует пояснить, что кредиты на содержание Сибирского и С.-Кавказского Округов путей сообщения, равно как и кредиты по содержанию Правлений жел. дорог входят в состав кредитов на расходы по эксплоатации жел. дорог, тогда так кредиты на содержание прочих местных органов НКПС выделены в смете НКПС в особое сметное подразделение.

По самому существу своему расходы, входящие в состав сметы НКПС, делятся на обыкновенные и чрезвычайные. К числу последних расходов, согласно бюджетных правил, утвержденных СНК от 21 августа 1923 г., относятся расходы на новые и восстановительные работы, а также на приобретение нового подвижного состава и его принадлежностей, расходы на судостроение, на образование оборотного капитала и на выдачу ссуд и пособий речным и морским пароходствам. Все остальные расходы отнесены к категории обыкновенных расходов.

Доходы по смете НКПС состоят только из доходов обыкновенных и слагаются из доходов по эксплоатации жел. дорог, а также из доходов от портовых сборов разных наименований (корабельные, попудные, лоцманские и т. п.) и от разных изданий, штрафов и т. п. поступлений в кассы портовых управлений.

В дальнейшем будут приведены цифровые выражения разных составных частей доходного бюджета НКПС, здесь-же, для характеристики их относительного значения, достаточно указать, что доход от эксплоатации жел. дорог по смете на 1923/24 г. по проекту НКПС исчислен в 570,6 м. р., а доход от портов всего в 2 м. руб.; общая же сумма дохода по всей смете составляет 572,6 милл. рублей.

Что касается расходов, то по проекту, сметы НКПС на 1923/24 г., они составляют 671,4 милл. руб., при чем на долю железнодорожного транспорта приходится около 643 м. руб., т.-е. свыше 95%. Поэтому вопрос о финансировании транспорта, находящегося на госбюджете, при настоящем положении дела сводится в сущности к финансированию железнодорожного транспорта, на котором и надлежит остановиться с достаточной подробностью, ограничиваясь по отношению к другим частям бюджета НКПС лишь тем указанием, что финансирование этих видов транспорта в общем ничем не отличается от финансирования правительственных административных органов, находящихся на госбюджете, по общим бюджетным

правилам, утвержденным СНК 21 августа 1923 г. Правила эти устанавливают для наркоматов обязанность испрашивать по бюджету кредиты на основании подробных смет с объяснительными к ним записками, составленными по данным, полученным с мест. Все это придает годовой смете лишь ориентировочный, а не исполнительный характер; поэтому исполнительными бюджетами являются лишь квартальные и, вернее даже, месячные бюджеты. При исполнении сметы запрещено переносить властью наркоматов кредиты из одного § сметы в другой и т. п. Для сметы НКПС это последнее ограничение сводится к тому, что кредиты, назначенные для одного вида транспорта, нельзя переносить на другой, ибо расходы для каждого вида транспорта по установленной форме сметы НКПС отнесены к отдельным §§, кроме зарплаты и $^0/_0{}^0/_0$ начислений на таковую, которая выделена в особый § фонда зарплаты.

Существующую форму сметы НКПС и проект ее изменения, выдвинутый НКПС'ом в согласии с требованиями СНК от 15 февраля 1923 г., можно видеть из приложения № 4, где приведены цифровые данные, касающиеся самых размеров кредитов на 1923/24 г.

II.

Переходя после этих замечаний к системе и методам финансирования собственно железнодорожного транспорта, необходимо отметить следующее.

Железнодорожный транспорт по существу своему является производственным предприятием, имеющим своею главною задачею перемещения товаров и людей из одного места в другое, или, иначе говоря, он является аппаратом, предназначенным для оказания транспортных услуг. Потребляя в процессе своей деятельности труд и материалы, транспорт не создает новых материальных ценностей, подобно другим производственным предприятиям. В этом, между прочим, заключается одна из коренных особенностей транспорта, которая резко отличает его от других производственных предприятий, ибо транспорт не может создавать своих услуг в запас; его продукция потребляется при самом процессе ее воспроизведения.

Другая его особенность заключается в том, что, по характеру производимых услуг, железнодорожный транспорт обязан безотлагательно удовлетворять предъявляемый спрос на его услуги, не имея права откладывать удовлетворения этого спроса до более удобного и выгодного для себя момента, без риска нанести серьезный ущерб народному хозяйству не только непосредственно обслуживаемого им района, но даже и районов более отдаленных, но пользующихся для передвижения своих товаров услугами данной транспортной единицы.

Обе отмеченные особенности железнодорожного аппарата имеют своим последствием то, что работа его не идет равномерно в течении всего года, а подвергается резким колебаниям, создающим серьезные затруднения как технического, так и материального и финансового свойства.

Наконец, третья особенность железнодорожного транспорта заключается в том, что его технический аппарат очень громоздок, раскинут на огромном пространстве и подвергается больше, чем какое либо иное производственное предприятие, влиянию атмосферчиеских явлений (снежные заносы, проход вешних вод, ливни, гниение шпал, сдувание и смывание балласта, порча окраски мостов и крыш многочисленных зданий и складов и т. п.).

По той же причине — обширности своей—железнодорожный транспорт требует такой организации управления, которая гарантировала бы возможность его агентам, работающим вне непосредственного надзора за их деятельностью со стороны высших органов управления, действовать вполне солидарно, осуществляя процесс перевозки и поддержки технической исправности железнодорожного аппарата в целом.

Наконец, железнодорожный транспорт, хотя и разделен, в целях удобства управления им, на ряд отдельных хозяйственных единиц (дорог), все же является единым целым по отношению к потребителям его услуг.

Так, клиент дороги заключает договор перевозки и все расчеты по нему ведутся с одной из них, хотя бы в процессе оказания транспортной услуги участвовало несколько дорог.

Все приведенные особенности железнодорожнаго транспорта заставляют по отношению к нему допустить ряд изъятий из общего порядка финансирования других государственных учреждений и предприятий даже и в том случае, если бюджет железнодорожного транспорта должен входить в состав общего государственного бюджета.

Прежде всего содержание в технической исправности транспортного аппарата, непрерывно подвергающегося сильнейшему влиянию атмосферических явлений, требует строгой планомерности. Планомерность эта выражается в заранее составленных и рассчитанных на более или менее длительный период производственных программах, денежное воплощение которых выражается в виде финансовой сметы. Отсюда ясно, что для нормальной жизни транспорта, с точки зрения интересов поддержания его в исправности, необходимо составление его сметы по меньшей мере на годовой период.

Смета необходима также и для координации его доходов и расходов, ибо железнодорожный транспорт, являясь одним из звеньев экономического процесса производства и потребления, должен своими доходами покрывать свои расходы. Отступление от этого правила вообще говоря допустимо, только в том

случае, когда основной задачей является удовлетворение какой либо специальной государственной потребности. Так. например, для стратегических или колониальных железных дорог, особенно на первых порах их существования, является вполне допустимым, чтобы государство для покрытия их расходов приплачивало из общебюджетных рессурсов некоторые суммы в добавление к доходу таких железных дорог.

Во всяком же случае стремление органов, управляющих железнодорожным транспортом, должно быть направлено не только к покрытию расходов доходами, но и к получению известной прибыли; под этим углом зрения должен составляться план предстоящей деятельности железнодорожного транспорта. С этой целью управление транспортом должно заранее наметить меры по снижению расходов, во-первых, связанных с поддержанием транспортного аппарата в надлежащей технической исправности, поскольку расходы эти не являются существенно необходимыми, и, во вторых, расходов по содержанию рабочего и административного штата. Это последнее сокращение должно, конечно, быть произведено без нарушения интересов транспорта, как правильно организованного предприятия.

Кроме того, то же стремление к бездефицитности, или даже к прибыльности, должно оказать известное влияние и на установление плат за транспортные услуги. т.-е. на тарифную политику транспорта и на политику в оплате труда; опять-таки при этом не должны быть нарушены ни интересы населения, торговли и промышленности, ни интересы трудящихся масс, ограждаемых законами пролетарского государства.

Учет и выявление всех отмеченных выше сторон деятельности железнодорожного транспорта безусловно требует составления доходного и расходного бюджета транспорта, в котором в зависимости от размеров предстоящего дохода выявляется также размер предстоящей работы и связанные с ним размеры необходимой рабочей силы, подвижного состава, материалов и т. д.

Отсюда следует, что в железнодорожном бюджете неизбежно выделяются две категории расходов, а именно: 1) расходы, непосредственно сопряженные с размерами предстоящей работы, и 2) вышеотмеченные расходы на поддержание транспортного аппарата в состоянии надлежащей технической исправности и на содержание штата, необходимого для рационального управления транспортным аппаратом и для прямого обслуживания этого аппарата.

Расходы второй категории являются для железной дороги обязательными и, в малой сравнительно степени зависящими от размеров выполняемой ими производственной работы, тогда как расходы первой категории находятся в прямой зависимости от размеров работы.

Подобное разделение расходов на расходы, прямо зависящие от размеров производства, и на расходы мало зависящие от размеров производства или даже вовсе от него независящие, имеет место во всяком производственном предприятии. Особенностью железнодорожного транспорта является лишь то, что расходы независящие или малозависящие от размеров производства, составляют такую крупную долю, как ни в каком другом производстве. Так, например, в довоенное время, в 1913 г., когда производственная мощность нашей железнодорожной сети была использована почти полностью, т.-е. нагрузка ее аппарата была доведена почти до своего предела, так что выяснилась необходимость дальнейшего увеличения мощности транспорта путем постройки новых железнодорожных линий и улучшения и усиления старых,—все же расходы, независящие от движения, составляли около 52% всех расходов по эксплоатации железных дорог.

В переводе на абсолютные цифры в рублях эти расходы составили около 390 милл. рублей, что при $63^1/_2$ тыс. верст длины сети железных дорог составляло в среднем около 6200 р. на версту в год. Эти данные указывают на то, что при финансировании транспорта приходится очень и очень считаться с этою особенностью его и изыскивать самые разнообразные способы для благополучного сведения транспортного бюджета.

Очень серьезную роль, в процессе финансирования жел. дор. играет то обстоятельство, что невзирая на свое расчленение на отдельные хозяйственные единицы (дороги), он по отношению к своим клиентам является, как это отмечено выше, единым целым, ибо, например, пассажир, покупая билет, платит за свой проезд деньги одной из этих хозяйственных единиц (дороге), хотя при своем проезде пользуется услугами и других единиц (дорог). То же имеет место и в отношении получателя груза.

Необходимость произвести довольно сложный процесс распределения полученных от клиентов транспорта денег за оказанную ему услугу между дорогами, участвовавшими в перевозке, создает для транспорта особенные условия его финансирования, сводящиеся к тому, чтобы парализовать вредное влияние неизбежной длительности процесса распределения платы за перевозку между отдельными дорогами, участвовавшими в ней.

Наконец, та особенность, что за перевозку товаров,—этой главной функции жел. дорог,—плата взимается после совершения перевозки, также обусловливает известные требования к методам финансирования транспорта, а именно: при расстроенных финансовых рессурсах и при недостаточности оборотных средств возникает необходимость в получении от клиента аванса в счет причитающейся с него платы.

По общепринятому во всех странах принципу, железнодорожный транспорт правом на получение такого аванса не пользуется,

коль скоро стоимость перевозимого груза дает достаточное обеспечение в получении провозных плат; лишь в случае малоценности груза транспорт имеет право требовать уплаты провозных денег вперед.

Два последние отмеченные обстоятельства, а именно: 1) необходимость распределения платы за перевозку между отдельными дорогами и 2) получение платы за перевозку после совершения таковой,—вызывают необходимость для транспорта в довольно крупных оборотных средствах на подготовку к перевозке и на ее выполнение.

Из изложенного следует, что правильная постановка финансирования жел. дорог требует, во-первых, составления возможно более близкой к действительности сметы доходов и расходов и при том сметы, рассчитанной на довольно продолжительный срок (не менее года) и, во-вторых, наличия оборотных средств для покрытия текущих издержек, связанных с подготовкой транспорта к перевозке и с ее выполнением.

К тому надо добавить еще, что бюджет железнодорожного транспорта, как входящий по современной структуре нашего общегосударственного бюджета в состав последнего, должен как по своему построению, так и по исполнению быть подчинен общему порядку и правилам, установленным для государственного бюджета в целом, т.-е. в частности правилам исполнения его по принципу единства кассы. Однако теоретически считается общепризнанным, что для хозяйственных предприятий государства принцип единства кассы неприложим; на этом основании вся наша государственная промышленность, и в частности речные и морские пароходства, не включены в государственный бюджет и не финансируются по принципу единства кассы.

Целый ряд обстоятельств заставил, оставляя железнодорожный бюджет в составе нашего общегосударственного бюджета, отказаться от применения к нему некоторых обязательных для госбюджета правил и сделать ряд довольно существенных отступлений от них и в частности отказаться от применения принципа единства кассы, допустив покрытие расходов транспорта непосредственно из его доходов без всякого участия касс финансового ведомства.

Это отступление от общих бюджетных правил оказалось недостаточным. Невозможность, по наличию финансовых ресурсов казны, обеспечить железнодорожный транспорт необходимыми ему денежными средствами для удовлетворения его потребностей явилась причиной того, что транспорту декретом 27 марта 1923 года, а затем и правилами, утвержденными СНК СССР от 11 сентября 1923 г., было предоставлено право обращать превышение своей фактической выручки над доходом, предусмотренным бюджетом, на покрытие расходов в дополнение к кредитам, отпущенным по смете.

Предоставляя вышеотмеченные льготы для транспорта, декрет СНК СССР от 11 сентября 1923 г. обставляет применение этих льгот известными формальностями, которые обеспечивают правильное и целесоответственное их использование, а именно: производимые расходы выполняются по ассигновкам распорядителей кредитов или заменяющим ассигновки документам. Иначе говоря, при кассовой оплате того или иного документа в нем должно быть сделано точное указание, за счет какого сметного источника производится данный расход.

Производство расходов из поступающих в кассы доходов допускается лишь при наличии кредитов, разрешенных в установленном порядке для каждой отдельной хозяйственной административной единицы. В пределах этих кредитов высылаются во все кассы, из которых предположено производство расхода, расходные расписания на данный бюджетный период, которые и служат основанием для производства расходов.

Превышение действительного поступления доходов по дороге против поступлений, предусмотренных по утвержденной смете НКПС, частью расходуется на ее надобности сверх разрешенных кредитов в дополнение к сметным назначениям по расходной смете, а частью передается в распоряжение центра для удовлетворения общих потребностей НКПС.

Устанавливать указанное превышение доходов по каждой дороге и определять, какая часть этого превышения передается в распоряжение НКПС и какая часть оставляется в распоряжение дорог,—предоставляется Финансово-Контрольному Комитету НКПС'а *).

Постановления ФКК сообщаются дорогами и служат основанием для производства дополнительных расходов, при чем в первую очередь покрываются перерасходы по эксплоатации, образовавшиеся как вследствие увеличения размеров движения и перевозок против сметного предположения, так и вследствие повышения сметных норм расходов; остающаяся же после покрытия этого перерасхода часть указанных сумм расходуется на удовлетворение прочих потребностей дороги,—улучшение труда и быта служащих, образование оборотного капитала и проч.

Порядок производства местными органами НКПС'а расходов из сумм, предоставленных в их распоряжение по постановлению ФКК, рассылки в кассы расходных расписаний и т. п. устанавливается особой инструкцией, издаваемой ФКК по соглашению с НКФ.

О размере превышения действительного дохода над сметными предположениями с распределением этого превышения между центром НКПС и дорогами, а также об израсходовании

*) ФКК является постоянным междуведомственным органом, ведающим разрешением финансово-хозяйственных вопросов транспорта.

всего этого превышения с указанием потребностей, на которые оно было обращено, НКПС сообщает НКФ в годичной отчетности и ежемесячных предварительных отчетных сведениях, при чем последние сообщаются не позднее 2-го месяца, следующего за отчетным.

Расходы за счет сметных кредитов, а равно и за счет превышения доходов действительных над доходами сметными, производятся как непосредственно из касс НКПС, так и из Госбанка, куда передаются для хранения на текущих счетах все наличные средства учреждений НКПС за исключением сумм, необходимых на удовлетворение самых срочных текущих расходов.

III.

Практическое выполнение бюджетных правил 21 августа 1923 г. и упомянутого декрета 11 сентября 1923 г. при современной организации Центральных и местных учреждений НКПС'а сводит процесс составления и исполнения сметы НКПС к следующему.

В местных Управлениях жел. дорог, на основании имеющихся материалов и данных местных экономических органов, производятся исчисления ожидаемых в предстоящем бюджетном году размеров перевозок пассажиров, багажа и грузов, их пробега по жел. дороге, определяется ожидаемый от этих перевозок доход, подсчитывается пробег подвижного состава (паровозов и вагонов, как пассажирских, так и товарных), который будет сопряжен с предположенным размером перевозок. Эти подсчеты, после подробного обсуждения в Правлениях дорог, направляются в центр, где, по предварительной обработке в Центральном Управлении железнодорожного транспорта, подвергаются подробному рассмотрению в Финансово-Контрольном Комитете. Составленные на основании данных отдельных дорог общие сведения о перевозках, пробеге подвижного состава и доходе по всей рельсовой сети подвергаются рассмотрению в первичном плановом органе НКПС'а—Трансплане, в котором еще до получения этих объединенных сведений разрабатываются уже аналогичные данные для всей сети в совокупности, на основании имеющихся общих для СССР данных за предшествующий отчетный период, как о размерах перевозок и доходах, так и о предстоящей работе подвижного состава.

Прокорректированные Трансплаком задания передаются обратно в местные Управления или Правления и на основании этих заданий составляются исчисления расходов, прямо зависящих от размеров движения.

Что-же касается заданий для расходов, независящих от размеров движения, заключающихся, главным образом, в расходах на ремонт и содержание пути, зданий, мастерских, ремонт

подвижного состава, телеграфа и т. п., то таковые составляют предмет особых производственных программ для отдельных сторон транспортного аппарата, как, например, производственная программа по смене шпал, рельс, стрелок и крестовин, по ремонту паровозов, вагонов, телеграфных и сигнализационных устройств и т. п.

Эти производственные программы, составленные нередко лишь в общем для всей железнодорожной сети виде Центральным Управлением железнодорожного транспорта, рассматриваются Трансплаком и затем переходят в Госплан, который и устанавливает окончательно производственную программу работ по этим сторонам железнодорожного хозяйства. На основании этих общих производственных программ, Центральное Управление железнодорожного транспорта, сообразуясь с индивидуальными особенностями и потребностями отдельных жел. дорог, дает на места соответственные указания, которые должны быть учтены местами при составлении своих расходных смет по эксплоотации жел. дорог и по новым и восстановительным работам.

Из изложенного можно видеть, что в составлении доходных и расходных смет жел. дорог весьма близкое участие принимают не только чисто оперативные хозяйствующие органы, а также и плановые органы в виде Трансплана и Госплана. Этот порядок составления смет жел. дорог в достаточно полной мере обеспечивает координацию работы железнодорожного транспорта с деятельностью других отраслей народного и государственного хозяйства.

При составлении железнодорожных смет, отличающихся своею сложностью, ибо они должны объять собою все стороны такого большого и сложного хозяйства, каким является железнодорожный транспорт, огромную роль играют так-называемые измерители. Сущность их заключается в следующем. Путем анализа и сопоставления отчетных данных о деятельности различных частей транспортного аппарата выявляется известная зависимость между отдельными частями работы жел. дорог и вызываемым исполнением этой работы потреблением рабочей силы, материалов и денежных средств.

Так, например, из опыта ряда лет по отчетным данным выясняется, что для пробега паровоза на расстоянии в 100 верст требуется израсходовать в среднем 1—1,5 куб. саж. дров, или 100—140 пуд. угля или 70 пуд. нефти.

В рассматриваемом случае пробег 100 паровозо-верст является измерителем расхода топлива, а самое количество топлива, приходящееся на этот пробег, является нормой расхода на данный измеритель.

При неизменяемости системы эксплоатации на какой-либо дороге, при одинаковой степени исправности паровозов, при одинаковом качестве потребляемого топлива, норма расходов его на тот или иной измеритель, особливо, если он выбран со строгим учетом особенностей данной работы, обладает удивительным постоянством. Отклонение этой нормы от размера предшествующих лет, при неизменяемости прочих данных, характеризует или улучшение или ухудшение хозяйства.

Измерителем может являться также $^0/_0$ отношение одной из величин к другой. Так, например, $^0/_0$-ое отношение пробега паровозов во главе поездов к общему пробегу их является измерителем, самый же размер этого $^0/_0$—есть норма.

В двух приведенных выше примерах мы имели дело с техническими измерителями и нормами.

Для сметных исчислений как по доходу, так и по расходу, большее значение имеют финансовые измерители и нормы.

Общеупотребительными измерителями являются: верста пути, 100 паровозо-верст, 100 поездо-верст, 10.000 вагоно-осе-верст, 100 пудов перевезенного груза, 1000 отправок груза, считая по числу документов на перевозку груза, 1.000.000 пудо-верст перевезенных грузов, пудо-верста или пассажиро-верста и целый ряд $^0/_0$ отношений, устанавливающих зависимость одних категорий от других.

Из числа этих $^0/_0{}^0/_0$ отношений наиболее употребительными при составлении сметы являются: отношение пробега поездов к пробегу паровозов, отношение пробега груженых вагонов к общему пробегу вагонов, отношение дохода от перевозки багажа к доходу от перевозки пассажиров, отношение дохода от дополнительных сборов к доходу от товарного движения, отношение расхода на зарплату, на топливо, на металлы к общему расходу, отношение расходов, прямо зависящих от движения или независящих, к общему расходу и, наконец, отношение всего расхода ко всему доходу. Это последнее отношение носит особое название „коэффициент эксплоатации".

Сложность железнодорожного хозяйства требует тщательного учета очень многих явлений, имеющих место в нем.

Все эти данные, будучи сгруппированы по известной системе, дают огромное количество цифрового материала, из которого, путем применения упомянутых измерителей, выводятся те или иные нормы как для каждой дороги в отдельности, так и для всей рельсовой сети в целом. Тщательное изучение этих норм, отчетливое понимание смысла и значения их совершенно необходимо для правильного составления сметы и оценки смет, составленных другими.

Нужно помнить только одно: ни один измеритель не обладает абсолютной правильностью, все они заключают

в себе большой элемент условности. Это не аршины, не фунты и не секунды, которыми точно измеряются пространство, вес и время.

Когда путем измерения мы определим, что данный предмет имеет в длину 6 арш., а другой—3 аршина, то бесспорно, что первый будет более другого в 2 раза. Если же из отчетных данных мы получим, что, например, на одной дороге $^{1}/_{100}$ отношение пробега паровозов к пробегу поездов будет 80%, а на другой 40%, то нельзя сказать, что хозяйство первой дороги будет в два раза лучше, чем на второй. Если, допустим, на одной дороге средний доход на одну пудо-версту перевезенных грузов будет $^{1}/_{40}$ к. с пуда и версты, а на другой $^{1}/_{20}$ к. с пуда и версты, то нельзя думать что тарифы первой дороги будут в два раза ниже чем на второй. Тарифы могут быть совершенно одинаковы, как можно видеть на следующем примере: дорогой перевезено в год 1 милл. пудов каменного угля и руды с средним пробегом в 200 верст по $^{1}/_{100}$ коп. с пуда и версты и 100.000 пудов мануфактуры с пробегом тоже в 200 верст по $^{1}/_{10}$ коп. с пуда и версты.

Выручка ее составит ($1.000.000 \times 200 \times {}^{1}/_{100} + 100.000 \times 200 \times {}^{1}/_{10} =$) 40.000 руб., а пробег грузов 220.000.000 пудо-верст, что на одну пудо-версту дает $^{1}/_{55}$ коп. дохода.

Предположим, что на другой дороге уголь и мануфактура переменились местами, т.-е. угля перевозится лишь 100.000 пудов, а мануфактуры 1.000.000 пуд. Средние пробеги и тарифы остаются такими же как и в предыдущем случае, но выручка составит 202.000 руб., а пробег грузов теже 220.000.000 пудо-верст, средняя же выручка с пудо-версты составит $^{1}/_{11}$ копейки, т.-е в пять раз больше чем в первом случае.

Подчеркивая еще раз всю условность измерителей, все же нельзя не признать их огромного значения, как в процессе составления и рассмотрения смет, так и в их исполнении, т.-е. в одной из главнейших частей финансирования железнодорожного транспорта. Надо лишь отметить, что подобные измерители и нормы имеются и на других видах транспорта. Однако, хотя в последние годы НКПС'ом в выработке этих последних измерителей и норм были выполнены большие работы, тем не менее их нельзя признать также прочно установившимися и иследованными, как измерители и нормы жел. дорог.

Более тридцати лет тому назад (в 1888 г. в комиссии инженера Глушинского) была выработана объединенная и обязательная для всех жел. дорог форма сметы и отчета, которая в 1911 году была переработана в Комиссии инженера А. И. Дрея и введена в жизнь с 1913 года *). Накопившийся за все это время статистический материал, обладающий большею ценностью

*) Эта форма применяется и до сих пор. Некоторые называют ее Кандауровской по фамилии владельца типографии, где она была в первые напечатана.

и точностью, т. к. он основан на точных записях, дает возможность с достаточной для практики точностью производить разного рода сметные исчисления по жел. дорогам, не прибегая к кропотливой и громоздкой работе тщательного подсчета всех сторон железнодорожного хозяйства при составлении сметы. Зачастую норма расходов играет такую же роль как какая-либо техническая или математическая формула, в которой самый процесс ее выведения уже устранен и надо лишь подставить числовые величины, чтобы получить требуемый итог.

В последние года прямое пользование финансовыми измерителями и нормами было сильно затруднено, так как основной элемент—денежная единица—не обладала надлежащей устойчивостью. Поэтому неизбежно приходилось прибегать к разного рода искусственным вычислениям для того, чтобы получить сравнимые величины. Нормы технических измерителей также претерпели ряд изменений, но не таких существенных, как финансовые нормы, так как на последних отражаются не только изменения технических норм, но и ценностных (вздорожание цен на материалы, понижение оплаты труда и т. д.).

Однако тщательное изучение норм и их зависимости от тех или иных причин все же дает возможность применять их при финансировании железнодорожного транспорта. В этом является особенная необходимость в настоящее время, когда отпускаемые на транспорт средства сообразованы нестолько с действительными потребностями его, сколько с финансовыми возможностями. В этих случаях измерители и нормы помогают чрезвычайно быстро, хотя и не вполне точно, разассигновать данную сумму не только между отдельными дорогами, но также и на отдельные надобности каждой дороги.

IV.

По выяснении таким образом рода и значения измерителей и норм в составлении и исполнении смет по эксплоатации жел. дорог можно на конкретном примере на смете 1923 24 г. увидеть их практическое применение.

Дело в том, что когда Финансово-Контрольный Комитет рассмотрел представленные Правлениями ж.-д. доходные сметы, то общий по всей сети итог количества перевезенных пассажиров, багажа и грузов, а также их пробег и пробеги подвижного состава (паровозов, вагонов и поездов) оказались несколько отличающимися от результатов, полученных Трансплапом и Госпланом при подобного рода подсчетах для всех железных дорог в совокупности.

Так в частности пробег паровозов был определен Госпланом в количестве 230.554.400 паровозо-верст, а ФКК — 218.822.000 паровозо-верст, пробег пассажирских поездов по

Госплану 62.000.000 поездоверст, а по ФКК—64.000.000, средняя населенность пассажирских вагонов была определена Госпланом в 6,1 пасс. на ось вагона, а ФКК—6,2 пасс. Средняя нагрузка на ось товарного груженного и порожнего вагона по Госплану 212, а по ФКК—216 пудов и т. д.

Поэтому, чтобы не ломать смет отдельных жел. дорог, был применен следующий метод. В основу были приняты сметные исчисления отдельных жел. дорог, которые в совокупности давали меньшие размеры движения, чем то предположено Госпланом; разница же в пробегах паровозов и вагонов, а также пассажиров и грузов осталась не распределенной между отдельными дорогами, а явилась так сказать, резервом центра с тем намерением, чтобы в случае, если фактические размеры движения на какой-либо дороге превзойдут те, которые предположены по смете ее, то центр будет назначать ей дополнительные пробеги, предоставляя и соответственные кредиты на эти дополнительные пробеги, кассово покрывая их на основании полномочий, предоставленных ФКК декретом 11/IX—1923, за счет дополнительного дохода, полученного вследствие увеличения размеров движения.

На основании этих соображений доходная смета НКПС на 1923/24 г. выразилась такими цифрами. Число пассажиров—127.174.000 чел., что при среднем пробеге пассажиров в 113 верст, составит 14.371.000.000 пасс. верст и при средней выручке с одной пассажиро-версты в 0,90 коп. черв. дает дохода 129.339.000 руб.

Доход от перевозки багажа и грузов пассажирской скоростью исчислен в 15% от дохода за перевозку пассажиров, т.-е. в сумме 19.400.850.

Количество перевезенных грузов определилось в 5.203.630.000 *) пудов со средним пробегом в 242 версты и общим по всей сети пробегом этих грузов в 1.261.864.000 пудо-верст, что при средней выручке с пудо-версты в 0,026 коп. (1/39) даст дохода 328.084.640 р.

Доход от дополнительных сборов, зависящих от движения, исчислен в размере 15% от дохода по перевозке грузов, т.-е. 49.212.696 р.

Доход от прочих статей исчислен в 3,5% от дохода от перевозки грузов — всего в сумме..... 11.482.962 р.,

а всего..... 537.520.148 р.

*) Здесь разумеются пуды, следовавшие по каждой отдельной дороге, так сказать, „статистические“ пуды, а не пуды отправленных грузов, „экономические пуды“; так как некоторые грузы перевозятся не по одной, а по нескольким дорогам, при-чем каждая из них отмечает эти грузы в своих отчетах, то, очевидно, что число пудов „статистических“ будет больше числа „экономических“.

Для выполнения упомянутых перевозок пассажиров и грузов потребовалось бы 218.822.000 паровозо-верст; Госплан же, как было отмечено выше, размеры движения по всей рельсовой сети исчислил в 230.554.400 паровозо-верст, т.-е. на 11.678.000 паровозо-верст больше. По заданиям Госплана было предположено, что из общего пробега паровозов, пробег во главе поездов будет составлять только 69%. Следовательно число поездо-верст, выполненных пробегом этих 11.678.000 паровозо-верст составит (11.678.000 × 0,69) = 8.057.820. Все эти поездо-версты должны быть товарными, так как Госплан твердо определил размер пассажирского движения числом 62.000.000 поездо-верст, не желая по соображениям топливным, допускать увеличения размеров пассажирского движения. Так как состав товарного поезда, по сметам отдельных дорог составил в среднем 80 осей, из которых осей пассажирских и приспобленных для перевозки пассажиров товарных вагонов было 3, то пробег этих 8.057.820 поездо-верст дал дополнительный пробег осей пассажирских и приспособленных вагонов 24.173.410 осе-верст и 620.452.140 осе-верст товарных вагонов.

Путем сопоставлений пробегов всех пассажирских и товарных вагонов, а также пробегов пассажиров и грузов, определившихся по исчислениям ФКК и Госплана, с учетом достижений лучшей нагрузки пассажирских и товарных вагонов, т.-е., иными словами, лучшей утилизации вагонов, было выяснено, что увеличение дохода против приведенных выше исчислений можно ожидать лишь от пробега 500.000.000 осе-верст товарных вагонов; на доход же от пробега 24.173.410 вагоно-осе-верст пассажирск. и 120.452.140 вагоно-осе-верст товарных расчитывать нельзя.

Так как средняя нагрузка на ось товарн. вагона по исчислению ФКК определилась в 216 пуд. (вместо 212 по Госплану), а доход с пудо-версты исчислен в 0,026 коп. червонных, то дополнительный доход от пробега упомянутых 500.000.000 вагоно-осе-верст был определен в (500.000.000 × 216 × 0,026) = = 27.500.000 руб.

За прибавлением к этим цифрам дохода от продажи лома в сумме 1.200.000 р. (считая по цене 20 коп. за пуд), дохода от пробега почтовых вагонов в 3.300.000 р. (исчисленного применительно к доходам за первые 9 месяцев 1923 г.) и дохода в 1.132.000 руб. от перекачки керосина по керосинопроводу из Баку в Батум, находящемуся в ведении Закавказских ж. д., весь доход по эксплоатации ж. д. в 1923/24 г. определился в 570.652.148 руб.

Из вышеприведенного можно, в общих чертах, видеть какую роль технические и финансовые нормы и измерители играют при составлении железнодорожной сметы доходов.

Что касается расходной сметы, то нормально она должна составляться путем исчисления расходов по отдельным смет-

ным подразделениям (числом 116), приняв в основу установленные размеры движения и перевозок, а также производственные программы по капитальному ремонту подвижного состава, рельс, шпал, телеграфных столбов и проводов и т. п. Так как, однако, общий итог расхода, полученного, таким образом, оказывается выше чем ожидаемое поступление дохода, то пришлось несколько сжать эти исчисления, с тем, чтобы достигнуть равновесия доходов с расходами.

С другой стороны выявление некоторых расходов было необходимо, чтобы согласовать их с работою других отраслей промышленности и в частности топливной и металлической, а также с оплатой труда.

Следует отметить, что размер заданной работы жел. дор. предопределил размер надобности в топливе и частью в металле, а производственные программы дали возможность окончательно определить количество металла, которое потребуется для железных дорог.

При этих подсчетах имели самое широкое применение разного рода технические нормы и измерители. Так, например, в отношении топлива были приняты во внимание род топлива, норма количественного расхода каждого рода топлива на 100 паровозо-верст по каждой отдельной дороге; затем были учтены и расходы на отопление зданий, мастерских, водокачек и т. п. В конечном итоге средняя норма расхода топлива на 100 паровозо-верст для всей сети жел. дорог определилась в размере 1,4 куб. саж. дров в дровяном эквиваленте.*) Имея данные о количестве потребного топлива (по каждому виду его в отдельности) и металла (по сортам и наименованиям), а также зная цены топлива и металлов, можно было определить стоимость их, подлежавшую уплате транспортом топливной и металлической промышленности. Все эти исчисления были согласованы с представителями металлургической и топливной промышленности, при чем стоимость топлива определилась в 114.062.700 р., а металла в 68.000.000 руб. без дополнительного заказа рельс на сумму 5.000.000 руб.

Равным образом на основании производственных программ были определены кредиты на шпалы, исходя из числа 17.000.000 шпал, подлежащих смене в 1923/24 году, из них 10.000.000 шпал пропитанных; на шпалы расход исчислен в 19.780.000 р.

Что же касается штата рабочих и служащих по эксплоатации железных дорог, то он был определен сообразно заданной работе жел. дорог путем подробного рассмотрения штатных ведомостей, в которых по отдельным сметным подразделениям показаны отдельные должности по каждой отрасли железнодорожного хозяйства; здесь опять-таки измерители

*) Т.-е приравнивая куб. сажень дров 66 пуд. нефти, 133 пуд. донецкого угля, с изменением этой нормы для других углей по их калорийности.

и нормы играли видную роль. В частности число паровозных и кондукторских бригад определяется в зависимости от пробегов паровозов и поездов, заданных по смете. Общий расход на оплату рабочей силы, за исключением временных поденных рабочих, определился в 226.317.319 черв. руб., при среднем заработке в 29 черв. руб. в месяц.

Начисления на зарплату, на надобности социального страхования, содержания месткомов и культработу составили 17,5% от зарплаты, т.-е. 39.605.531 руб.

Итог всех перечисленных статей расходов составил 468.345.855 руб. Таким образом, на остальные потребности по эксплоатации жел. дорог остается 102.886.598 руб., дабы не выйти из пределов суммы дохода в 570.652.148 руб.

За счет упомянутых 102.886.598 руб. должны быть произведены расходы—на приобретение лесоматериалов, переводных брусьев, телеграфных столбов и т. д. и на другие материальные потребности (краски, кирпич, камень, балласт и т. п.), на провоз топлива и металлов и накладные расходы по ним, на временную рабочую силу по снегоборьбе и погрузке и выгрузке, командировочные деньги, вознаграждение за неиспользованные отпуска, спецодежду, вознаграждение за потерю и порчу грузов и за просрочку, канцелярские принадлежности, грузовые документы, изготовление пассажирских билетов, книг, бланков, оплату коммунальных услуг, наем помещений, получение воды для снабжения паровозов и жилых помещений и т. п.

При этом получилось очень крупное сокращение против тех сумм, которые были исчислены ФКК при рассмотрении смет отдельных жел. дор. и составили (с прибавлением 20 м. р. за провоз топлива) около 184 милл. руб., т.-е., кругло, на 82 милл. рублей больше суммы, занесенной в смету.

Составленная вышеописанным способом смета доходов и расходов по эксплоатации жел. дорог является, как уже было отмечено ранее, лишь частью всей сметы Народного Комиссариата Путей Сообщения, заключающей в себе также и расходы на потребности водопутей, портов, шоссе, центральных и местных административных органов НКПС. Потребности эти слагаются не только из содержания и действия этих видов транспорта и их учреждений, но также и из работ восстановительных и строительных, приобретение нового подвижного состава и образования оборотного капитала. По смете на 1923 24 г. на все эти потребности, кроме эксплоатации железн. дорог, НКПС'ом, испрашивалось 100,8 м. руб. Сумма эта, за покрытием части ее в размере 2 м. руб. доходом от портовых сборов, должна была быть в остальной части, т.-е. 98,8 м. руб. покрыта дотацией из средств казны и, хотя она не выходила за пределы той контрольной цифры в 100 милл. руб., которая была определена Госпланом при первой увязке всего государственного бюджета, тем не менее она нарушила планы НКФ в его рабо-

ге по снижению дефицитности общегосударственного бюджета. Поэтому НКФ настаивал на ограничении дефицита по всей смете НКПС, подлежащего покрытию за счет общебюджетных ресурсов, суммою в 40 милл. рублей.*)

Это разногласие с НКФ, с одной стороны, а с другой, огромные трудности, которые НКФ встретил на своем пути к всемерному сокращению бюджетного дефицита, ставящего существенные препятствия к проведению давно назревшей реформы нашего денежного обращения, послужило основанием тому, что смета НКПС к началу бюджетного периода не получила своего утверждения в высших государственных органах. Разногласие с НКФ осталось неустраненным и доныне**). Поэтому финансирование транспорта в согласии с бюджетными правилами 21-го августа 1923 г. пришлось вести не по смете, а на более упрощенных основаниях, а именно: на основании ежемесячных расходных расписаний.

Эти расходные расписания в существе своем являются месячными бюджетами, составленными по той же форме, по какой составлена годовая смета НКПС'а. В приложении № 3 приведено месячное расходное расписание на март 1924 г., из которого видна его форма.

Надо, однако, отметить, что строить все свои финансовые планы сроком только на один месяц не может ни одно сколько-нибудь крупное хозяйство. Поэтому, бюджетные правила 21-го августа 1923 г. предусматривают составление трехмесячного (квартального) бюджета, придавая ему тоже не исполнительный, а лишь ориентировочный характер.

В процессе исполнения квартального бюджета приходится, сообразуясь с финансовыми возможностями отпуска из казны дотации, составлять ежемесячные расходные расписания, которые согласовываются НКПС'ом и НКФ, как в итоговых цифрах дохода, расхода и размера дотации из казны, так и в цифрах по каждому отдельному § сметы НКПС. Итоговые цифры дохода и расхода вносятся в ежемесячный бюджетный план по общегосударственной росписи и утверждаются Советом Труда и Обороны. В случае несогласования НКПС'ом с НКФ подробного распределения кредитов на расходы по отдельным §§ сметы НКПС, вопрос решается СТО. По утверждении СТО бюджетных планов и разрешении упомянутых разногласий НКПС'а с НКФ, НКПС приступает к разассигнованию отпущенных кредитов на места, т.-е. между отдельными дорогами, местными Управлениями водпутей, портов, шоссе и т. п. При этом не рассчитывая на то, что в данном месяце фактически будет получен тот доход по эксплоатации жел. дор., какой был определен бюджетным планом,

*) Соображения НКФ относительно необходимости ограничиться этой дотацией приведены в статье тов. Сокольникова в настоящем Сборнике.

**) Март 1924 г.

НКПС не разассигновывал всю сумму кредитов, отпущенных ему по бюджетному плану, а часть их оставлял в резерве центра с тем, чтобы в случае, если доход в данном месяце окажется больше такого, какой в совокупности с дотацией был бы достаточен для покрытия всех разассигнованных кредитов, то Центр имел бы возможность открывать местам дополнительные кредиты. Само собою разумеется, что так как больше всего сомнений возникает в отношении возможности кассового покрытия кредитов на новые работы, оборотный капитал и на эксплоатацию жел. дорог, то резервирование кредитов в центре приходится по преимуществу по упомянутым кредитам, тем более, что кредиты на прочие надобности так незначительны и так сжаты, что резервирование их могло бы дать слишком ничтожную сумму.

Прежде чем перейти к вопросу о методах, которые применяются при разассигновании на места кредитов, отпущенных по основным расходным расписаниям суммарными цифрами для каждого вида транспорта, необходимо остановиться на тех затруднениях, которые возникают при финансировании транспорта на основе месячных расходных расписаний.

Надо сказать, что транспорт, особенно железнодорожный, не может жить вне плановых начал, ибо того требует как громоздкость самого аппарата, так и те специфические условия его работы, о которых говорилось выше. Администрация жел. дорог должна знать вперед за несколько месяцев, какую работу по приведению в техническую исправность той или иной части транспортного аппарата она должна будет выполнить в течение известного периода времени, так как только в таком случае возможно будет сделать все необходимые распоряжения по организации работ, по привлечению рабочей силы и подготовке необходимых материалов на месте производства работы, чтобы впоследствии в ходе работы не было перебоев. Следовательно, она должна знать, какой суммой кредита она может располагать на ближайшее время. При режиме финансирования по месячным расходным расписаниям этой определенности в отпуске необходимых средств на завершение начатых работ нет, а потому их приходится выполнять или по очень сокращенной программе, или же впадать в ошибки, развивая фронт работ шире, чем то позволят отпущенные в последующие месяцы кредиты.

Помимо этого, как показывает опыт, согласование бюджетных ежемесячных планов нередко затягивается, так что даже к началу операционного месяца они еще бывают неутвержденными, а так как требуется еще некоторое время на разассигнование кредитов на места и получение местами уведомлений о таковом разассигновании, то места получают сведения о предоставленных им кредитах, примерно, в первой декаде операционного месяца. Были случаи, когда, по совершенно

независящим от воли центральных органов НКПС'а обстоятельствам, уведомления об открытых кредитах получались на местах по истечении операционного месяца. Ясно, что при таких обстоятельствах места нередко не имели в своем распоряжении данных о резрешенных им в данном месяце кредитов и жили наугад; при таких условиях едва ли можно требовать от них соблюдения кредитной дисциплины. Между тем, как будет указано в последующем, на транспорте кредитная дисциплина, при современных условиях его финансирования, необходима более, чем когда либо.

Наконец, практически очень трудно, при неустановившихся грузовых потоках по рельсовой сети, с достаточною точностью определить ожидаемый в данном месяце доход, а между тем доход этот является ныне главным источником кассового покрытия кредитов, отпущенных по расходным расписаниям. Всякие неточности в исчислении его по бюджетным планам крайне вредно отражаются на деле финансирования транспорта, и без того весьма сложного. Конечно, если фактический доход окажется больше предположенного по бюджетному плану, то беда не велика: избыток дохода найдет себе применение и будет использован в порядке использования так называемой перевыручки, т.-е. путем испрошения соответственного разрешения ФКК на основаниях, указанных в декрете 11 сентября 1923 года, о котором говорилось выше. Если, наоборот, фактический доход окажется ниже предположенного по бюджету, то в таком случае возникает целый ряд финансовых затруднений, которые принимают характер прямого кризиса, как то имело место в течение времени с октября по март 1924 года. Невозможность кассового покрытия кредитов, открытых на места, приводит, конечно, к дезорганизации финасирования транспорта, ибо в то время как те железные дороги, у которых кассовая их выручка оказывается больше разрешенного им кредита, могут полностью покрывать свои потребности, дороги с недостаточной выручкой должны или в спешном порядке снижать свои расходы, или же задерживать платежи своим поставщикам, а иногда даже и рабочим и служащим и тем приводить в расстройство свой технический аппарат.

Между тем по существу дела рельсовая сеть представляет из себя единое целое и расстройство одной железнодорожной линии неминуемо отражается на других. Так, например, расстройство технического состояния Ташкентской и Средне-Азиатской ж. д., несомненно, тяжело скажется на работе дорог Московско-Казанской, Северных и других, ибо две первых дороги дают возможность последним дорогам получать хлопок из Ферганы и Бухары и отправлять обратно мануфактуру из нашего текстильного района в Среднюю Азию.

Поэтому преувеличенное исчисление выручки по бюджетным планам представляется одним из самых больных мест

современной системы финансирования транспорта и оно должно быть устранено как можно скорее.

По отзывам целого ряда практических деятелей железнодорожного транспорта, представляется более предпочтительным иметь даже очень сильно сжатые кредиты на расходы по эксплоатации, чем переносить тяготы денежного голода, когда открытые кредиты не имеют своего полного кассового покрытия.

Опыт второй половины истекшего бюджетного года и первой половины текущего года дает в отношении исчисления доходов железных дорог по бюджетным планам картину резкой перемены фронта НКФ в этом отношении, как то видно из нижеследующих данных:

Выручка железных дорог.

	По бюдж. планам.	По предв. отчетным данным о выручке.	Разница.
	Милл. товарных*) рублей.		
Апрель 1923 г.	23,0	32,9	+ 3,9
Май »	30,7	34,7	+ 4
Июнь »	30,8	32,4	+ 1,6
Июль »	31,0	34,6	+ 3,6
Август »	36,0	37,5	+ 1,5
ИТОГО	157,5	172,1	+14,6
	Милл. червонных рублей.		
Октябрь 1923 г.	44,7	45,0	+ 0,3
Ноябрь	47,3	48,7	+ 1,4
Декабрь »	47,4	44,8	— 2,6
Январь »	46,9	43,6	— 3,3
Февраль »	44,9	43,2	— 1,7
ИТОГО	231,2	225,3	— 5,9

*) Здесь имеются в виду товарн. рубли, исчисленные по индексам НКФ более низким, чем товарные рубли по индексам Госплана, а именно по индексам в апреле—31,8, в мае—43,0, в июне—60,0, в июле—90,0, в августе—135,0, в сентябре—215,0, тогда как средние месячные индексы Госплана были соответственно 38, 54, 80, 125, 205, 432.

Из этих данных видно, что во втором полугодии 1922/23 бюджетного года отчетная выручка железнодорожного транспорта все время была выше бюджетной и это превышение в совокупности составило 14,6 милл. тов. руб. по индексам НКФ. В первом же полугодии текущего бюджетного года произошло обратное явление: отчетная выручка, начиная с декабря месяца, оказывается ниже бюджетной и недобор за время октябрь 1923 — февраль 1924 г. составляет 5,9 милл. червонных рублей.

Однако, это несоответствие между бюджетной и отчетной выручкой должно быть еще расширено, ибо в состав отчетной выручки вошли суммы, причитающиеся за перевозки ведомств, совершаемые без оплаты их ведомствами наличными деньгами при получении груза, а в кредит с расчетом в центре между НКПС-ом и Наркоматами (главн. образом военным, морским, НКП и Т, ОГПУ и Внудел) по счетам. Эти счета составляются дорогами на основании данных, содержащихся в перевозочных документах и проверенных на местах в Управлениях дорог в Комиссиях, при участии представителей заинтересованных Наркоматов. Фактически платежей по этим счетам поступает очень мало, а потому из отчетных данных о выручке надлежит при оценке покрытия кредитов кассовой выручкой ж. д. и дотацией из казны исключать суммы, причитающиеся за перевозки Наркоматов в кредит.

Общий итог недоплаченных Наркоматами сумм за централизованные кредитовые перевозки во втором полугодии 1922/23 бюдж. года был меньше разницы между отчетной выручкой и бюджетной, а потому кассового недопокрытия кредитов не должно было быть.

Напротив того, в первом полугодии 1923/24 г. произошло весьма сильное расхождение между фактической выручки и бюджетной, ибо, помимо недопоступления сумм от Наркоматов, выразившегося в размере около 8,8 милл. червонн. рублей, жел. дороги, перейдя с 1 октября 1923 г. на червонное исчисление, стали нести очень чувствительные потери на курсе, вследствие быстрого обесценения совзнаков. До перехода на червонное исчисление дороги больших потерь на курсе не несли, ибо главную часть своих расходов, а именно зарплату, а также и некоторые другие расходы они обязаны были оплачивать совзнаками, в совзначном исчислении, по тем тарифным ставкам, которые имелись в виду при определении фонда зарплаты по бюджетным планам.

Насколько велики были недопоступления от ведомств за кредитовые перевозки, а также курсовые потери можно видеть из нижеследующих данных:

	Недополучено с Наркоматов за кредит. перевозки.	Потери на курсе *).	ИТОГО.
	Милл. червонных рублей.		
Октябрь 1923 г.	1.209	1.968	3.176
Ноябрь »	1.922	3.069	4.991
Декабрь »	2.244	2.918	5.162
Январь 1924 г.	2.230	2.076	4.306
Февраль »	1.223	2.000	3.223
ИТОГО.....	8.828	12.032	20.860

Соединяя эти данные с данными предыдущей таблицы о разнице между бюджетной и отчетной выручкой, окажется, что за период октябрь — февраль 1924 г. железнодорожный транспорт не дополучил против выручки, исчисленной по бюджету (5,9 + 8,8 + 12,0 =), 26,7 милл. червонных рублей, что составляет около 12% от бюджетной выручки. Если к этим потерям присоединить еще потерю на обесценении части дотации, полученной от НКФ в совзнаках, а также учесть то обстоятельство, что часть дотации была выдана НКПС'у облигациями первого Государственного выигрышного займа, который в некоторой части своей остался неразмещенным, благодаря чему касса НКПС'а уменьшилась приблизительно на 1.500.000 р., то станет ясным то тяжелое финансовое положение, в которое попал НКПС в начале 1924 года и которое, как видно из изложенного, вызвано несовершенством современной системы финансирования НКПС'а. Надо сказать, что центральные органы НКПС'а проявляли большую чуткость к интересам государственного казначейства при финансировании транспорта и не становились на узко формальную почву, использовать весь открытый кредит. Так например, когда в НКПС'е возникло сомнение в том, что выручка жел. дорог в октябре месяце достигнет цифры, назначенной по бюджетному плану, т.-е. 44.700.000 руб., то НКПС, в видах осторожности, не разассигновал на месте полностью всех разрешенных ему по бюджетному плану кредитов, а оставил часть их в резерве; в ноябре месяце было сделано то же

*) Данные получены от Правлений дорог, которые обязаны вести учет курсовых потерь на основании инструкции о переводе счетоводства НКПС на червонное исчисление; за февраль данные предварительные.

самое; в декабре месяце, под влиянием довольно благоприятных результатов поступления выручки за ноябрь и создавшейся благодаря этому возможности полностью обеспечить деньгами все отпущенные по бюджетному планы кредиты, резервирования кредитов не было. По мере же ухудшения поступлений в кассы транспорта выручки за декабрь и особенно за январь резервирование кредитов, или, проще говоря, неиспользование их, приняло очень широкие размеры. Достаточно указать, что из общей суммы кредитов, открытых по бюджетным планам на октябрь — февраль, в сумме 261 милл. руб., резервировано кредитов на 10,7 милл. руб., при чем из этой последней цифры на долю января и февраля в совокупности пришлось свыше 6 милл. руб.

Надо при этом принять в соображение, что по бюджетным планам на рассматриваемый период октябрь — февраль 1924 г. кредиты по смете НКПС'а отпускались в очень сжатом виде по сравнению с тем, что просил НКПС по своей годовой смете, а именно, исходя из годового кредита в 671 милл. руб., причиталось бы на 5 месяцевкредитов $\frac{671}{12} \times 5 = 280$ милл. р., открыто же было лишь 261 милл. руб. Между тем в осенние месяцы, вообще говоря, движение больше, а следовательно и расходы больше, чем в летние. Кроме того, в первые шесть месяцев бюджетного года происходят заготовки лесоматериалов.

V.

Переходя к процессу самого разассигнования на места кредитов, отпущенных по бюджетным планам, необходимо сказать, что кредит на зарплату и процентные начисления на нее (страховые взносы, культработа и содержание месткомов), составляющие в совокупности более 40% общей суммы кредитов НКПС'а, разассигновываются по представлениям Центрального Бюро Нормирования Труда (ЦБН),— специального органа, в котором сосредоточены вопросы об оплате труда на транспорте и выработка нормальных штатов. Представления ЦБН основываются на планах о приведении количества рабсилы в соответствии с производственными программами и финансовыми возможностями, а также и на планах об оплате труда как по нормальным тарифным сеткам, так и по приработкам (сдельные, сверхурочные и т. п).

Затем в отношении прочих расходов, слагающихся главным образом из материальных расходов, разассигновение ведется сообразуясь, как с общим размером кредитов, отпущенных на данный вид транспорта, так и с производственными программами и годовыми сметами, которые в данном случае являются ориентировочным материалом.

Наиболее сложным является разассигнование кредитов по железнодорожному транспорту.

По выделении указанным выше методом кредитов на зарплату и начисления на нее, разассигнование касается топлива, металлов централизованного и децентрализованного снабжения, шпал и прочих расходов по эксплоатации.

Что касается топлива, то кредит на таковое Хозяйственно-Материальный Отдел (ХМО) ЦУЖЕЛ'а определяет сообразно с имеющимися сведениями о потребности каждой дороги в каждом виде топлива (дровяного, нефтяного, каменноугольного) для выполнения заданного на данный месяц пробега паровозов и для отопления пасс. вагонов, мастерских, зданий, водокачек и т. п. Этот расчет ведется, не принимая пока в соображение поставки топлива топливными органами, ибо расходным росписанием определяются кредиты на оплату сжигаемого в данном месяце топлива, а не на оплату поставляемого.

Затем идет разассигнование кредитов на металлы централизованного снабжения и децентрализованного. По этому поводу надо пояснить, что в силу целого ряда соображений, на которых здесь едва-ли следует останавливаться, часть металлической продукции поступает на жел. дороги с заводов в порядке централизованного снабжения т.-е. во исполнение договоров, заключенных в центре НКПС'ом с соответственными объединениями ВСНХ. К этого рода продукции относятся: рельсы и скрепления, стрелки и крестовины, пролетные строения мостов, проволока телеграфная, быстрорежущая сталь, бандажи паровозные, тендерные и вагонные, трубы дымогарные и паровые, колесные скаты, пары, центра и оси, тормоза Вестингауза и предметы оборудования железнодорожных мастерских и водокачек. К предметам децентрализованного металлоснабжения, договоры на поставку коих заключаются самими железными дорогами, относятся: черные металлы (чугун, железо сортовое и кровельное, инструментальная сталь и проч.), цветные металлы (медь, олово, свинец и т. п.) и запасные части подвижного состава.

Кредиты на централизованное металлоснабжение разассигновываются по жел. дор. в согласии с календарными планами поставки заводами этого рода металлов по заключенным договорам. Тоже самое делается и в отношении децентрализованного металлоснабжения. Так как договоры на поставку металлов как централизованного, так и децентрализованного снабжения предусматривают выдачу авансов в размере 15% от поставки за квартал, а по договорам с Уралметом—в виду особенностей в условиях его производства—в размере 15% от стоимости годовой поставки, то эксплоатационные кредиты должны рассчитываться таким образом, чтобы за счет их можно было покрыть также и расходы по выдаче упомянутых авансов, как по централизованному, так и по децентрализованному металло-

снабжению. К такому в сущности неправильному способу исчисления кредитов приходится прибегать в виду недостаточности в распоряжении центра НКПС и жел. дорог оборотных капиталов, за счет которых при нормальном ходе финансирования транспорта должен был-бы выдаваться аванс и оплачиваться поставки металлов централизованного и децентрализованного металлоснабжения, с тем, чтобы в эксплоатационных кредитах предусматривалась лишь стоимость того количества металлов, которое будет потреблено в данном месяце для удовлетворения текущих потребностей эксплоатации.

Кредиты на шпалы распределяются сообразно с программой заготовки и укладки шпал.

По распределении указанным способом кредитов на зарплату, топливо, металлы и шпалы остальная часть кредита, отпущенного по бюджетному плану на расходы по эксплоатации распределяется между отдельными жел. дорогами пропорционально поверстному расходу, не зависящему от размеров движения, определившемуся по ориентировочным годовым сметам по эксплоатации, рассмотренным Финансово-Контрольным Комитетом. Такой метод распределения кредита на прочие расходы эксплоатации применяется в силу следующих соображений. Расходы, прямо зависящие от размеров движения, слагаются, главным образом, из расходов на содержание кондукторских и паровозных бригад, смазчиков, истопников, станционных служащих, обслуживающих коммерческие операции (кассиры, весовщики, таксировщики и т. п.), работа по погрузке и выгрузке и по текущему ремонту подвижного состава, а также на материалы для отопления паровозов и вагонов, смазку осей паровозов и вагонов и освещения паровозов, вагонов и поездных сигналов, на чистку паровозов и вагонов. Как видно из этого перечня, преобладающая часть перечисленных расходов состоит из оплаты рабочей силы, топлива и металла для текущего ремонта. Статистические данные за 1913 г. показывают, что расходы, прямо зависящие от размеров движения, состоят из следующих составных частей: 50% оплата рабсилы, $37^1/_2\%$ стоимость топлива и $12^1/_2\%$ прочие материалы в том числе и металлы. Если допустить, что из последних $12^1/_2\%$ лишь половина падает на металлы для текущего ремонта подвижного состава, то оказывается, что рабсила, топливо и металлы составляют 93% всех расходов, прямо зависящих от движения.

Такое же, примерно, соотношение (93%) имеет место и в настоящее время.

Следовательно, если описанным выше методом из общей суммы кредита, отпущенного на эксплоатационные расходы, будут выделены кредиты на рабсилу, топливо и металлы, то тем самым почти все расходы, прямо зависящие от размеров движения, будут обеспечены кредитами; остающаяся сумма

может быть почти полностью обращена на расходы, независящие от размеров движения. Эти последние расходы, будучи отнесены на версту дороги, различны для разных дорог, ибо они зависят от того, сколько на данной дороге участков с двойной колеей, как часто расположены на них станции, а следовательно и как велика площадь и объем строений на них, требующие расхода материалов на ремонт и т. п. Все эти особенности учитывались ФКК при рассмотрении годовых смет отдельных дорог, а потому имеется основание для того, чтобы полученные при таком рассмотрении данные о поверстном размере расходов, не зависящих от движения, положить в основу при разассигновании остатка кредитов на эксплоатационные расходы, отпускаемых по бюджетным планам.

Дальнейшего распределения этих кредитов на „прочие расходы“ центр не производит, предоставляя местам самостоятельно распределять эти кредиты на их потребности сообразно с местными условиями, лишь бы были выполнены те производственные задания по капитальному ремонту подвижного состава, пути и телеграфа, какие даны центром. В последнее время, когда кредиты на прочие расходы стали отпускаться в очень сжатом виде, Правления и Управления ж. д. стали настаивать на дальнейшем расчленении кредитов на „прочие расходы“, указывая на то, что этих кредитов не хватает даже для выполнения заданий, предписанных центром, так что ничего не останется на покрытие других потребностей жел. дор. Вопрос этот был поставлен представителями дорог на первом Совещании финансовых работников транспорта, состоявшемся в декабре месяце 1923 года, при чем Совещание нашло необходимым, чтобы центр при разассигновании кредитов на расходы по эксплоатации выделил не только кредиты на рабсилу, топливо, металлы и шпалы, но также и кредиты на нагрузку и выгрузку, снегоборьбу, спецодежду, и некоторые другие имея главною своею целью достигнуть согласования заданий центра по капитальному ремонту подвижного состава и по другим потребностям с кредитами, отпускаемыми на эксплоатационные расходы.

VI.

Закончив этим описание процесса разассигнования эксплоатационных кредитов, необходимо указать также и те методы которые применяются при определении ожидаемой в данном месяце выручки отдельных дорог. Таковое распределение существенно необходимо, ибо выручка является главным источником денежных средств для покрытия расходов в пределах отпущенных каждой дороге кредитов, как на эксплоатацию, так и на восстановительные и новые работы и т. п.

Выше уже было отмечено, что пассажир или грузополучатель платят за пользование услугами жел. дорог не каждой дороге в отдельности, а одной за все дороги, участвовавшие в перевозке. Следовательно, дорога отправления пассажира получает в свою кассу деньги в размере вовсе не соответствующем ее работе по перевозке пассажира, коль скоро последний совершает свой путь, следуя по нескольким дорогам. То же явление имеет место и в отношении грузополучателя, с тою только разницею, что провозную льготу получает не дорога отправления, а дорога, на которую груз прибыл и выдан получателю.

Отсюда ясно видно, что поступление в кассу дороги вовсе не соответствует ее работе, а оно, вообще говоря, меньше или больше. Дороги, проходящие через крупные потребительные или промышленные центры, а также порты, являются преимущественно дорогами прибытия грузов и получают в свои кассы не только ту часть провозной платы, которая причитается на их долю, но также и те доли, которые причитаются другим дорогам. Эти же дороги являются пунктами крупного отправления или прибытия пассажиров и хотя годовые отправления пассажиров и их прибытия приблизительно равны между собою (в противном случае наблюдалось бы или очень резкое возрастание населенности тех или иных центров или же их опустение), однако в различные периоды года в разных крупных городах можно наблюдать приливы и отливы пассажиров. Так, например, в начале лета много пассажиров едут из города на отдых, учащиеся — на вакации, осенью же население снова стекается в города. Сообразно с этим выручка дорог, например, Московского узла от пассажирского движения увеличивается весною и летом и сокращается осенью. В то же время крупной разницы в количестве перевозок пассажиров и дохода от них в начале лета или осени не замечается.

По отношению к грузовым перевозкам можно сказать определенно, что дороги востока, юго-востока и юга России являются дорогами-грузчиками и производя осенью, по снятии урожая, крупные перевозки имеют сравнительно малые поступления в свои кассы; дороги же западного района, портовые и Московского узла получают крупные суммы денег за перевозки. Все сказанное имеет целью подчеркнуть то соображение, что кассовые поступления выручки на данную дорогу, вообще говоря, не прямо зависят от размера перевозки по ней в заданный период и чем короче этот период, тем расхождение между выручкой и размером движения проявляется с большей резкостью. Поэтому при распределении между дорогами заданной по бюджетному плану выручки можно применить два способа, а именно: 1) или распределить ее пропорционально выручке за пред'идущий месяц, внеся некоторые поправки в зависимости от ожидаемых изменений в потоках пассажиров и грузов, или

же 2) исходя из размеров ожидаемого на данной дороге движения, послужившего основанием для определения кредитов на топливо, и определив на основании отчетных данных о доходе за предшествующие месяцы, какой средний доход дает пробег каждой паровозо-версты, высчитать доход данной дороги на предстоящий месяц; полученную сумму надлежит, сообразуясь с данными за предшествующее время, или увеличить, если эта дорога с преобладанием прибытия грузов, или же уменьшить-если эта дорога с преобладанием отправления груза. Данные для этого имеются, ибо по существующим правилам дорога, получившая деньги не только за себя, но и за другие дороги. обязана произвести распределение долей провозных плат между всеми участвовавшими в перевозке дорогами и сообщить соответственные данные как этим дорогам, так и особой Расчетной Конторе, входящей в состав центральных органов НКПС. Подобные расчеты составляются и рассылаются дорогами ежемесячно. По получении от всех дорог этих данных Расчетная Контора их суммирует и выводит общий баланс, где одни дороги фигурируют с дебетовым сальдо (дороги, получившие в свои кассы больше денег, чем им причитается за действительно выполненную в данном месяце работу), а другие с кредитовым сальдо (дороги, доли которых попали в кассы других дорог).

Следовательно, в рассматриваемом втором способе определения выручки данной дороги в предстоящем месяце к исчисленному вышеуказанным путем доходу дороги надо или добавить ожидаемое на основании данных за предшествующие месяцы дебетовое сальдо по расчетам за перевозки прямого сообщения, или же отнять ее кредитовое сальдо.

В настоящее время обыкновенно применяется первый способ исчисления дохода отдельных дорог от их эксплоатации.

Даже из самой поверхностной оценки этих методов подсчета ожидаемой выручки жел. дорог можно видеть, что эти исчисления не могут претендовать на достаточную точность. Действительно самый размер ожидаемого движения не является точным, ибо нельзя с уверенностью сказать, что по общей экономической конъюнктуре в данном месяце грузы и пассажиры пойдут в таких-то направлениях и в таком-то количестве, что их состав будет примерно таким же, каким он был в те месяцы по данным относительно пробега паровозов и дохода которых, была определена норма дохода на паровозо-версту. Затем совершенно невозможно определить с достаточною точностью, каково будет дебетовое или кредитовое сальдо по расчетам за перевозки прямого сообщения, ибо оно по отдельным месяцам для каждой дороги колеблется очень сильно и притом нередко изменяется совершенно неожиданно в ту или другую сторону под влиянием искусственных мер, применяемых дорогами с целью привлечения денег в свои кассы. Такими мерами являются устройство город-

ских станций в районах других дорог, а также соглашения с отправителями о том, чтобы они уплачивали плату при отправлении груза, для чего им открывается дорогою отправления кредит.

Хотя центр и борется против некоторых из этих искусственных мер, особенно против открытия городских станций в районе других дорог, но все же меры искусственного привлечения выручки в свои кассы дороги будут применять, пока не будет устранено основание для применения этого порядка путем изменения существующих методов финансирования. Целый ряд сопоставлений фактической выручки с той, которая была определена по исчислениям центра, показал, что в редких случаях бывает близкое совпадение, в большинстве же случаев наблюдаются отклонения фактической выручки от исчисленной. Между тем на основании этих исчислений, приходится вести финансирование транспорта, которое, конечно, оказывается несовершенным и тем не менее по причинам, о которых будет сказано ниже совершенно не поддающимся коренному изменению.

VII.

По определении указанными методами ожидаемой выручки каждой дороги на предстоящий месяц и кредитов на ее расходы с распределением кредитов на рабсилу, топливо, металлы и прочие расходы можно определить у каких дорог выручки будет больше отпущенных им кредитов, а у каких меньше. Дальнейшая работа центральных финансовых органов НКПС'а заключается в том, чтобы превышение выручки над кредитами получить в свое распоряжение для подкрепления касс тех дорог, у которых выручка меньше отпущенных кредитов. Этот процесс осложняется тем, что а) на центре НКПС'а лежит обязанность оплачивать объединениям металлопромышленности стоимость их продукции, поставляемой жел. дорогам по договорам на централизованное металлоснабжение и б) центр должен, согласно постановлению СТО от 24 ноября 1922 г. выдавать авансы топливной промышленности в размере 50% стоимости поставки в предстоящем месяце. центр средств для этого не имеет, а потому вынужден собирать потребные средства с жел. дорог, применяя следующие методы. Исчисленные по расходным расписаниям кредиты на централизованное металлоснабжение центр оставляет за собою, а не открывает местам. Равным образом для выдачи авансов топливной промышленности центр оставляет у себя половину кредитов на каменноугольное и нефтяное топливо. В силу этого кредиты, открываемые на места, сокращаются, а следовательно, превышение выручки над отпущенными на места кредитами будет больше и большие суммы центр требует от, так называемых, доходных дорог.

Соответственно этому уменьшается подкрепление центром, выручки для покрытия сокращенных указанным способом кредитов на дорогах, так называемых, „дефицитных“.

Благодаря этому в центре НКПС получаются суммы, из которых он оплачивает продукцию по централизованному металлоснабжению, уплачивает авансы топливной промышленности и пополняет кассы „дефицитных“ дорог, дабы они могли покрыть деньгами открытые им кредиты.

Такой порядок неминуемо должен вызывать большие осложнения в финансировании НКПС'а по следующим причинам.

При недостаточности оборотного капитала у дорог и полном отсутствии его в распоряжении центра оплата металла, получаемого в порядке централизованного металлоснабжения, может быть произведена лишь из средств, выручаемых жел. дорогами за перевозку. Для совершения же перевозки и получения денег от клиента дороги за оказанную ему дорогою услугу необходимо сначала топливо и металлы, так сказать, претворить в транспортную услугу путем использования топлива в паровозе, на водокачке для снабжения паровоза водою в мастерских по ремонту подвижного состава и т. д., а потом уже получить деньги от потребителя услуги.

Только в таком случае у дороги окажутся необходимые средства для оплаты металла и выдачи авансов за топливо и металл. Между тем существующие условия расчетов НКПС'а за металл и топливо таковы, что за металл НКПС платит через пятнадцать дней по акцептации им счета на поставленную по договору продукцию, не считаясь с тем, успел ли этот металл пойти в дело для создания транспортной услуги. С другой стороны, и металлопромышленность, не имея достаточного оборотного капитала, не может открыть кредит транспорту и ожидать уплаты за поставленную продукцию до тех пор, пока эта продукция не будет жел. дорогой превращена в транспортную услугу и оплачена потребителями этих услуг в лице пассажиров и грузохозяев.

В отношении расчетов жел. дорог с металлопромышленностью по децентрализованному снабжению моменты платежа за поставленную продукцию и ее превращения в транспортную услугу сближены больше, чем по децентрализованному; тем не менее нельзя не признать, что при отсутствии оборотного капитала у дорог оплата ими этой продукции немедленно по ее получении, т.-е. ранее превращения в транспортную услугу, является для дорог очень обременительным обязательством и очень осложняет дело финансирования их.

Что же касается выдачи авансов как по металлоснабжению, так и по топливу, то это обязательство при современном финансовом положении жел. дорог является для них чрезвычайно обременительным и ставит их в худшие условия даже по сравнению с частными потребителями, которые никакого

аванса не платят, а иногда даже пользуются кредитом от металлической и топливной промышленности по оплате полученной ими продукции.

Между тем, как уже было отмечено выше, металлическая промышленность ныне получает аванс в размере 15% от стоимости поставки за трехмесячный квартал, а топливная (нефтяная и каменноугольная) пользуется авансом в размере 50% месячной поставки, за исключением снабжения нефтью С.-Кавказских и Закавказских жел. дорог, производимого по особым договорам этих дорог с центром, с Азнефтью и Грознефтью, а также центра НКПС'а с Донуглем.

Авансы металлической промышленности по централизованному металлоснабжению выдаются центром НКПС'а, по децентрализованному же—самими железными дорогами. Сроки выдачи этих авансов падают на первые числа (до 5 го) первого месяца каждого квартала. Авансы по топливоснабжению, кроме перечисленных выше исключений, выдавались, согласно постановлению СТО от 24 ноября 1922 г., НКФ за счет дотации НКПС'у; потом, в связи с сокращением размера этой дотации, НКФ стал выдавать лишь половину упомянутого аванса с тем, чтобы НКПС выдавал вторую половину из своих средств. С начала текущего бюджетного года выдача авансов была сосредоточена всецело в руках центра НКПС'а. По мере дальнейшего сокращения дотации НКПС'у и затруднительности для него выдачи аванса в центре стала практиковаться выдача в центре лишь половины аванса, а другая половина должна была выдаваться самими жел. дорогами; в последнее время и этот аванс считается непосильным для НКПС'а, а потому обязательность выдачи авансов, с согласия Комитета Государственных заказов, была перенесена на самые железные дороги, с тем, однако, ограничением, что если дороги не уплатят авансов до 10 числа месяца поставки топлива, то центр НКПС'а обязуется из своих средств выплатить недополученную дорогами сумму до 15 числа месяца поставки. Самые же окончательные расчеты по металлоснабжению и топливоснабжению ведутся так: по оплате счета за централизованную поставку металла, центр НКПС'а в лице специальной Расчетной Конторы по топливу и металлу, отфактуровывает дорогам стоимость поставленной для каждой из них металлопродукции и тем самым как бы открывает особый кредит по централизованному металлоснабжению за счет тех кредитов на металлоснабжение, который центр оставил в своем распоряжении при составлении месячных расходных расписаний.

В расчетах по децентрализованному металлоснабжению прямого участия центр НКПС'а не принимает, но лишь следит за правильным и своевременным их совершением.

Расчетов с топливной промышленностью, кроме указанных выше расчетов по авансам, а также по расчетам за

Донецкое топливо, центр НКПС'а также не принимает в них участия, ограничиваясь только наблюдением за их ведением на местах. Надо сказать, что в отношении расчета за топливо установлены довольно своеобразные взаимоотношения жел. дорог и топливных органов, ибо обе стороны причитающихся им сумм не уплачивают друг другу каждый раз в отдельности, т. е. дороги не платят за поставленное топливо, а топливные органы,—дорогам за перевозку их грузов, а ведут контокоррентные счета, которые ежемесячно сальдируются, при чем дебитор уплачивает своему кредитору разницу, определившуюся по этим расчетам.

Система расчетов жел. дорог с Донуглем построена на иных началах, чем описанные выше для остальных видов топлива. Она состоит в том, что НКПС'ом, в лице Председателя Правления Южных дорог, при котором в Харьковс образовано специальное Бюро для ведения расчетов с Донуглем, с одной стороны и с жел. дорогами, с другой, выдан аванс Донуглю в размере 4-х миллионов рублей, что соответствует, примерно стоимости месячной поставки на жел. дороги Донецкого угля. Донуголь, в свою очередь, кредитует жел. дороги таким путем, что за уголь, поступивший в данном месяце, немедленной оплаты наличными деньгами не производится, а взамен того, по выяснении стоимости поставленного угля по представленным и проверенным Харьковским Расчетным Бюро счетам НКПС'ом выдается вексель на сумму этой стоимости поставки в данном месяце. Срок этого векселя приурочен к 5 числу 4-го месяца от месяца поставки, т.-е. за ноябрь — 5 марта, за декабрь — 5 апреля и т. д. Самые счета на поставленное Донецкое топливо Донуголь обязан представить в Харьковское Расчетное Бюро не позже 25 числа месяца, следующего за месяцем поставки.

Задача Харьковского Расчетного Бюро состоит в том, чтобы, следя за отправкой топлива на дороги, подвергать предварительной проверке представленные для акцептации счета на поставку угля, составлять на основании их счета дорогам-потребительницам, получать от них суммы за поставленное топливо и ими рассчитываться с Донуглем. При этом опять-таки дороги, предоставляя Донуглю право перевозки своих грузов в кредит, ведут контокоррентные счета и свои расчеты сообщают Харьковскому Расчетному Бюро для сводки их и учинения расчета с Донуглем. Из этого описания системы расчетов с Донуглем можно видеть, что в данном случае имеет место централизованный расчет, но только не в центре НКПС'а, а в упомянутом выше Харьковском Расчетном Бюро, при чем этот способ расчета основан на взаимном кредитовании НКПС'а и Донугля, чего нет в расчетах с другими органами топливной промышленности. Надо сказать, что упомянутая выше система авансирования НКПС'ом топливной и металлической промышленности возникла еще в 1922 году на

основании постановления Совета Труда и Обороны от 24 ноября 1922 года, когда НКПС получал крупную дотацию из казны и когда ему такой порядок вещей не представлялся особенно обременительным, так как он сводился к тому, что транспорт получал в свое распоряжение топливо уже наполовину оплаченное за счет дотации. В настоящее же время, когда дотации едва хватает для кассового покрытия лишь кредитов на содержание центральных учреждений НКПС'а, его местных административных органов, шоссе, водопутей и портов, подобное обязательство является уже устаревшим. Поэтому НКПС'ом и возбуждено ходатайство об отмене обязательства платить авансы топливной промышленности.

VIII.

Из приведенных выше оснований существующей системы и методов финансирования транспорта нельзя не усмотреть, что они не отличаются должной гибкостью и точностью.

Поэтому, чтобы придать этой системе необходимую эластичность, была введена поправка в том смысле, что по поводу полученных на местах ежемесячных расходных расписаний Правления и Управления дорог (где нет Правлений), могут возбуждать ходатайство о введении в расходных расписаниях тех или иных изменений, дабы транспорт мог быть более или менее удовлетворенным в своих основных и существенных потребностях.

Этим до известной степени дополняется процесс составления и осуществления ежемесячных расходных расписаний.

На этом основании Правления и Управления дорог (где нет Правлений) ежемесячно представляют в ФКК через ЦЖБ (Финансовый Отдел Цужела) так-называемые ежемесячные финансовые планы. Практика текущего времени показала, что основная мысль финпланов не осуществлена, ибо постоянно раздаются указания и жалобы на недостаточность отпускаемых местам кредитов и несогласованность технических заданий центра с финансовыми возможностями. Кроме того финплан не может удовлетворить места, так как дополнительные кредиты редко им отпускаются в силу истощения общих кассовых рессурсов НКПС. При рассмотрении финпланов нередко разрешаются вопросы об использовании превышения фактической выручки против исчисленой по расходным расписаниям. Однако за последнее время говорить об использовании этой перевыручки почти не приходится, так как, в течение первых пяти месяцев текущего бюджетного года, перевыручки не имелось, а напротив того была очень крупная недовыручка.

Решающую роль в смысле изменения существующих методов финансирования транспорта могло бы играть предоставление транспорту оборотного капитала и оборотных средств. По специальной железнодорожной терминологии, под оборотным капиталом на транспорте разумеются средства, необходимые для образования запасов топлива и материалов; под оборотными же средствами разумеется денежный фонд, необходимый для временного кассового покрытия расходов той или иной жел. дороги впредь до получения надлежащих денежных рессурсов за счет ассигнований.

В случае получения жел. дорогами дополнительных сумм оборотного капитала все современные трудности в финансировании транспорта были бы значительно смягчены, ибо все расчеты за топливо и металлы приняли бы совершенно нормальный характер: за счет оборотного капитала центр НКПС оплачивал бы поставки централизованого металлоснабжения впредь до той поры, пока продукция эта не поступит в склады дороги. Также из средств оборотного капитала дороги центру возмещена была бы стоимость поставленного металла. Таким образом оборотный капитал центра был бы восстановлен для новых операций и никакие перебои в оплате продукции металлической продукции не имели бы места. Однако полное удовлетворение транспорта средствами для образования оборотного капитала было бы непосильно для нашей истощенной казны, ибо по исчислениям ФКК *), на это потребовалась бы сумма в размере около 174 милл. довоенных рублей, слагающаяся из следующихс оставных частей:

Наименование материалов.	Размер запаса в % от годового расхода.	Сумма в довоенных рублях.
Дрова	50	18.990.976
Уголь	25	11.526.442
Нефть	30	13.481.376
Торф	50	272.559
Итого по топливу	—	11.271.333

*) Предварительные данные.

Наименование материалов.	Размер запаса в % от годового расхода.	Сумма в довоенных рублях.
Рельсы и скрепления	50	10.90 .592
Стрелки и крестовины	50	1.269.840
Шпалы	100	20 508.000
Металлы	50	16.546.760
Лесные материалы	50	8.229.143
Зап. части подв состава	50	8.968.520
Смазочные и осветит. матер.	33	3.932.562
Материалы для каменных работ	3	3.900.000
Мануфакт. и москательн. материалы	33	5.000.000
Канцелярские принадлежности	33	1.700.000
Обмундирование	33	2.000.009
Инвентарные предметы	33	2.203.520
Итого	—	138.932.875
Оборотный капитал центра	—	34.733.000
Всего	—	173.665.875

Что же касается оборотных средств, то наличность их дала бы возможность осуществить столь назревший переход от современного способа финансирования по выручке, о несовершенствах которого было сказано раньше, к финансированию по доходу, ибо центр, имея в своем распоряжении необходимую сумму, мог бы отпустить жел. дорогам с кредитовым сальдо по расчетам за перевозки прямого сообщения потребную им сумму денег на срок, пока сам не получит от дорог с дебетовым сальдо причитающихся с них в пользу других дорог сумм по расчетам за перевозки прямого сообщения.

Как выше было указано, процесс распределения долей по перевозкам прямого сообщения нормально заканчивается к концу

2-го за отчетным месяца. Следовательно, дорогам с кредитовым сальдо пришлось бы предоставить из фонда оборотных средств сумму ее кредитовых сальдо за 3 месяца, дабы касса их имела в своем распоряжении средства, вполне отвечающие тому доходу, который эти дороги по размерам исполненной работы и перевозок могли бы получить за этот период.

По данным Расчетной Конторы, сумма кредитовых сальдо в последние месяцы составляет от 12 до 17 милл. рублей, или в среднем 15 милл. руб. в месяц, а потому для перехода к производству денежных расчетов за перевозки прямого сообщения или, иначе говоря к финансированию жел. дорог не по выручке, а по доходу, необходимо иметь в распоряжении транспорта около $(15 \times 3) = 45$ милл. руб. Так как, однако, дороги с дебетовым сальдо могли бы, не ожидая завершения Расчетной Конторой расчетов, давать некоторую сумму авансом, примерно, хотя бы в размере 50% своего дебетового сальдо за последний отчетный месяц, то упомянутые 45 милл. рублей могли бы быть сокращены до 30 милл. рублей.

В дореволюционный период, когда, на ряду с казенными железными дорогами, финансировавшимися за счет государственного бюджета на принципе единства кассы, существовали и частные жел. дороги, финансировавшиеся на принципе хозяйственного расчета, положение было таково: для казенных жел. дорог, сдававших всю свою выручку, как по прямому так и по местному сообщению в кассы Государственного Банка для зачисления на текущий счет Государственного казначейства, не было надобности в получении денег в Государственном Банке для пополнения своей кассы; для частных же дорог коль скоро они имели постоянное кредитовое сальдо по расчетам за перевозки прямого сообщения, Государственный Банк открывал кредит в размере 4-х месячного кредитового сальдо; при этом %% по этому кредиту платят не те дороги, которые фактически им пользовались, а дороги с дебетовым сальдо, ибо %% начислялись на сумму дебета расчетного счета; только в том случае, если позаимствования в Банке по открытому кредиту дорогами с кредитовым сальдо оказывались больше причитавшихся им за данные месяцы сумм по расчетному счету, то за превышение позаимствованной суммы над фактически определившихся кредитовых сальдо дороги платили %%.

При современном положении дела, когда железные дороги в силу декрета 11 сентября 1923 г. должны вносить всю свою свободную кассовую наличность на текущие счета в Госбанк, казалось бы Госбанк мог принять на себя обязательство оказывать кредит на упомянутых основаниях дорогам с кредитовым сальдо, так как он в сущности для этой операции пользовался бы денежными средствами дорог с дебетовым сальдо'

Действительно, если исходить из данных расходного расписания на март 1924 г., то окажется следующее: общая сумма дохода за данный месяц по жел. дорогам определилась в размере 45.900.000 руб., общая же сумма расхода по железнодорожному транспорту, включая и новые работы, исчислена в 44.509.357 руб. Следовательно, в конечном итоге железнодорожный транспорт в целом, за покрытием всех отпущенных ему на данный месяц кредитов, должен дать на прочие потребности НКПС—1.390.643 руб.

Сумма эта является конечным результатом передвижения сумм от доходных дорог в центр и из центра к дефицитным дорогам. В передвижении этом соединены собственно два процесса: во первых снятие центром излишка дохода (не выручки) доходных дорог над разрешенными им по расходному росписанию кредитами, а во-вторых как бы передача авансом дебетового сальдо по разсчетам за перевозки прямого сообщения; дороги дефицитные и дороги с кредитовым сальдо по упомянутым рассчетам напротив того получают суммы из центра. Эти передвижения теперь производятся через финансовый аппарат ЦУЖЕЛ'а, но так как по существу дела процесс этот сводится к кассовому передвижению сумм, между жел. дорогами и отчасти центром НКПС'а, то операции эти возможно было бы производить через Госбанк. Так как при этом дороги дефицитные нуждаются в подкреплении с начала месяца, а другие доходные могут собрать избыток выручки над разрешенными кредитами и выслать этот излишек в центр по истечении месяца, то отсюда и вытекает необходимость в оборотных средствах или в кредите в Госбанке.

IX.

До последнего времени все попытки НКПС'а добиться увеличения Госбанком кредитов и тем самым улучшить способы своего финансирования не имели успеха и современные взаимо отношения НКПС'а с Госбанком, конечно, должны быть коренным образом изменены. Банк должен открыть транспорту кредит приблизительно в таком же размере, в каком уже пользуется им наша промышленность и торговля, т.-е. примерно в размере 10% от своей годовой продукции. Так как продукция железнодорожного транспорта или его валовой доход составляет по сметным исчислениям НКПС'а около 571 милл. руб. то железным дорогам и НКПС'у в совокупности надлежало бы пользоваться кредитом в Госбанке в размере около 57 милл. руб. Между тем до настоящего времени НКПС в Госбанке открыт кредит лишь в 10 милл. рублей. Нельзя, конечно, отрицать того, что Банк оказал весьма существенную поддержку транспорту тем, что принимал на текущий счет в червонном исчислении свободную наличность жел. дорог и тем в значитель-

ной мере смягчал потери их на обесценении совзнаков, однако при упомянутых выше затруднениях, испытываемых железными дорогами вследствие недостаточности оборотных средств, казалось бы, Госбанк мог пойти на встречу транспорту и отпустить ему кредит значительно больший чем ныне.

История взаимоотношений НКПС'а с Госбанком вкратце может быть передана так.

В апреле месяце 1923 г. было заключено первое соглашение НКПС'а с Госбанком, в силу которого Банк открыл НКПС'у и жел. дорогам кредит под соло-векселя в 1.500.000 червонных рублей. Кредит был открыт сроком на три месяца в форме специального текущего счета с уплатою 8% годовых

При этом НКПС взял на себя обязательство в случае неисправности какой либо дороги в погашении своего долга банку произвести уплату из своих ресурсов. Отдельные дороги не были лишены права пользоваться кредитом сверх того размера, какой падал на их долю при разверстке упомянутых 1.500.000 руб.; но по этому дополнительному кредиту НКПС не брал на себя обязательства производить платежи для покрытия долгов жел. дорог. Надо, впрочем, иметь в виду, что по положению о Правлениях ж. д. право их на кредитование ограничено и размер кредитов для каждой дороги определяется Финансово-Контрольным Комитетом НКПС'а. В настоящее время по постановлению ФКК общая сумма кредита для всех дорог не превышает 23,5 милл. руб.

С другой стороны по требованию Госбанка НКПС принял обязательство держать на текущих счетах в червонном исчислении в Госбанке не менее 20% свободной кассовой наличности железных дорог.

Упомянутое соглашение, кроме того устанавливает: право железных дорог получать деньги, с текущих счетов, по их усмотрению, или банкнотами или совзнаками, право снимать с текущего счета во всю сумму счета, лимиты для получения сумм из кассы Госбанка без заблаговременного предупреждения.

В конце июля месяца это соглашение было дополнено в том смысле, что Госбанк увеличил кредит НКПС'у до 6.500.000 черв. руб. причем НКПС взял на себя обязательство 1) всю свободную наличность дорог хранит на счете в Госбанке и 2) закрыть все текущие счета в других банках. Срок соглашения истекал 16 ноября 1923 г. и тогда в процессе выработки нового соглашения НКПС'у удалось добиться увеличения кредита до 7½ м. руб.

Из этих 7½ мил. червонных руб. НКПС употребил на подготовку (ремонт товарных вагонов) жел. дор. к хлебной кампании 1923 года почти 3½ мил. руб., расчитывая покрыть этот кредит поступлениями, установленного СТО, целевого сбора в 1½ коп. с пуда за перевозки хлеба насыпью. Остальные 4 мил. руб. были употреблены на покрытие аванса Донуглю за поставку топлива.

Наконец, по действующему соглашению, заключенному 16 января 1924 г. размер кредита (соло-векселього) доведен до 10 мил. руб., но за то НКПС вынужден был согласиться на тяжелые условия в отношении хранения свободных сумм транспорта на текущих счетах в Госбанке.

Прежде всего, вместо одного счета было установлено два: один в наличных чарвонцах-банкнотах, а другой в червонном исчислении, при чем с первого счета получение шло в реальных банктнотах, а со второго частью банкнотах, а частью совзнаками по усмотрению органов Банка.

Снятие сумм с текущего счета в червонном исчислении было ограничено тем, что ежедневно разрешалось снимать лишь 10% остатки на счете, и лишь в дни, установленные для выдачи зарплаты, а также в дни, согласованные с филиалами Банка, дороги могли снимать суммы с текущего счета согласно потребности, но с тем, что общая сумма постоянного остатка по текущим счетам в червонном исчислении не должна была быть для НКПС'а и жел. дорог в совокупности менее 15% от общей суммы поступлений на эти счета за предыдущий месяц. Размеры лимитов были значительно сокращены (для крупных жел. дор. с 7.000 до 5.000 червонцев).

Хотя новое соглашение и давало некоторое улучшение против прежнего в смысле расширения числа филиалов Банка, куда принимались вклады на текущий счет в червонном исчислении, до 57 пунктов, а также в предоставлении дорогам права вносить в кассу Банка деньги до 18 часов, т. е. после обычного приема денег на хранение, тем не менее эти облегчения не могут компенсировать перечисленных выше, очень тяжелых обязательств.

Последний пункт нового соглашения предоставляет сторонам право в случае, если условия денежного обращения в СССР подвергнутся существенным изменениям, требовать пересмотра соглашения. В связи с завершением проводимой ныне денежной реформой, естественно, что для НКПС возникает необходимость возбудить вопрос об отмене целого ряда условий, которые он принял, стремясь оберегать кассовую выручку жел. дорог от потерь на курсе. В то же время для транспорта возникла необходимость добиваться увеличения кредита до размеров более или менее удовлетворяющих его потребностям.

Завершение денежной реформы, помимо отмеченного своего значения для НКПС'а в смысле улучшения его взаимоотношений с Госбанком, может ввести очень серьезные улучшения и в деле финансирования НКПС, так как благодаря ей будет уничтожено одно из очень болезненных явлений, разрушающих финансовое хозяйство транспорта, и крайне усложняющих его, а именно потери на курсе. В борьбе с такими потерями НКПС вынужден был ввести целый ряд осложнений в свою отчет-

ность, дабы иметь некоторый контроль над деятельностью своего кассового аппарата и оберегать от распыления твердую валюту, поступающую в кассы жел. дорог.

Помимо того удачный исход денежной реформы сулит НКПС целый ряд других благоприятных перспектив в деле его финансирования, так как может иметь своим последствием понижение цен на топливо, металлы и другие предметы потребления, а также стабилизацию заработной платы, которую в виду расхождения бюджетного рубля с червонным, приходится повышать и тем самым ломать первоначальное бюджетное построение и перестраивать бюджет в самом процессе его исполнения, что, конечно, не может не сопровождаться весьма неблагоприятными осложнения.

Заканчивая этим общую характеристику современной системы и методов финансирования транспорта необходимо отметить, что главные трудности, лежавшие на пути достижения наиболее целесообразных методов финансирования, надо считать устраненными. Недостатки этой системы и методов в настоящее время уже в большой мере выявлены НКПС'ом. Необходимым мерам для оздоровления финансового состояния транспорта дано конкретное выражение и нужно только выждать общего оздоровления наших государственных финансов, увеличения грузооборота и доходности наших железных дорог, чтобы можно было снабдить транспорт необходимыми денежными средствами для образования оборотного капитала и оборотных средств.

Марта 1924 г.

Доход товарного движения за время с 1-го декабря 1922 г. по 1-ое октября 1923 г.

Таблица 1.
(см. стр. 50).

ГОД и МЕСЯЦ.	Миллионы путо-верст.	Действительный доход в тысячах деньжак. 1923 года.	Доход в тысячах тарифных рублей. Средний грузовой коэффициент.	Доход.	Ставка с путо-версты.	Доход в тысячах рублей по тарифам 1913 г.	Процентное отношение дохода в тарифных рублях к доходу по тар. 1913 г.	Доход в тысяч. товарн. рублей Средний индекс Госплана	Доход.	Процентное отношение грузового коэффициента к индексу Госплана.	Доход в тыс. тов. руб. при переводе тар. руб. по соотнош. курса черв. к инд. Госпл. (80:100).	Процентное отношение дохода в товар. руб. по гр. 12 к выр. по тар. 1913 г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1922 г.												
Декабрь	90.675	135.685	6	22.614	1 49,1	20.114	112,4	13,80	9.832	43,5	18.091	89,95
1923 г.												
Январь	79.086	258.891	14	18.192	1 12,8	17.490	105,7	17,81	14.536	78,6	14.794	84.58
Февраль	69.620	385.086	21	18.337	1/38,0	15.321	119,7	22,98	17.284	91,4	14.670	95,73
Март	93.069	695.932	27	25.775	1 36,1	20.551	125,4	28,84	24.131	93,6	20.620	100,33
Апрель	82.536	829.263	32	25.911	1/31,8	18.196	142,8	36,72	22.370	87,1	20.731	114,21
Май	78.831	1.102.785	45	24.563	1 32,1	17.490	140,1	52,55	20.985	85,6	19.650	112,35
Июнь	86.311	1.289.780	59	21.861	1/39,5	19.259	113,5	76,77	16.801	76,8	17.489	90,80
Июль	75.998	2.202.515	92,5	23.819	1 31,9	16.834	141,5	119,07	18.497	77,7	19.055	133,19
Август	79.112	3.767.508	145	25.982	1 30,1	17.160	148,1	195,02	19.320	74,1	20.786	119,04
Сентябрь	87.804	6.684.482	280	23.878	1 36,8	19.450	122,7	383,86	17.114	72,9	19.098	98,19
ИТОГО за 10 месяцев.	823.072	17.351.930	75,0	231.230	1 35,6	182.118	126,9	95,78	181.170	78,1	184.984	101,57

Перевозка грузов в коммерческих поездах

(в тысячах

МЕСЯЦЫ.	Хлебные грузы.		Камен. уголь.		Нефтепродукты		Руда.	
	1921/22	1922/23	1921/22	1922/23	1921/22	1922/23	1921/22	1922/23
Октябрь	23.258	59.964	21.098	29.965	11.095	23.870	816	4.284
Ноябрь	23.740	55 929	21.389	40.315	13.168	20.452	515	1.017
Декабрь	20.244	55.337	26.971	38.383	11.636	20.530	300	1.359
Январь	20.883	43.366	18.711	30.204	11.677	18.015	429	4.142
Февраль	23.611	49.083	16.829	30.318	10.283	13.163	508	5 955
Март	31.918	53.362	22.592	48.630	12.351	15.828	570	6.708
Апрель	23.332	41.970	21.492	46.188	12.788	13.690	340	6.214
Май	28.121	35.024	30.236	45.018	14.998	11.792	1.267	4.820
Июнь	28.948	35.332	33.558	41 370	20.198	13.838	2.403	8.057
Июль	21.275	34.821	31.324	42.552	21.126	15.722	3.130	8.556
Август	26.390	36.982	21.343	44.967	21.426	18.534	1.324	7.897
Сентябрь	46 518	35.280	22.511	44.790	19.093	19.380	1.552	9.373
ИТОГО	315.238	530.370	288.354	182.790	179.839	204.811	13.157	68.382
В 1913 году	1 346.749		1.708.002		268.804		560.343	
%	14,1		17,8		2,9		5,8	
В %% от 1913 г.	23.6	39,4	16,8	28,3	66,9	76,2	2,4	12,2
В %% от общего количества	13,1	15,1	11,8	13,7	7,4	5,8	0,5	2,0

Таблица 2.
(см. стр. 61).

в 1921-22 и 1922-23 операционных годах

п у д о в ъ.

Чугун.		Дрова.		Лесные строит. материалы.		Прочие грузы.		ВСЕГО.	
1921/22	1922/23	1921/22	1922/23	1921/22	1922/23	1921/22	1922/23	1921/22	1922/23
1.107	1.605	37.366	50.972	10.337	21.439	92.266	98.029	197.343	290.128
1.204	1.889	45.994	50.729	8.994	18.928	84.464	83.750	199.471	273.009
1.191	2 118	50.728	91.046	9.227	17.793	77.287	81.862	197.587	308.458
567	1.388	55.052	107.088	6.613	15.327	52.130	55.217	166.062	274.777
599	1.191	47.981	99.699	5.838	15.156	48.372	49.936	154.021	249.501
1.029	2.828	63.169	116 663	9.313	26.701	63.070	69.401	204.012	340.121
672	2.691	49.755	81.824	9.980	27.730	66.720	63.696	185.079	287.006
1.056	2.781	52.022	62.032	15.238	35.904	85.787	72.820	228.725	270.191
1.846	2.696	52.721	76.735	19.952	45.668	85.793	83.286	215.119	306.977
1.711	2.930	39.792	59.897	19.720	50.089	79.483	82.103	217.591	296.670
1.877	3.196	38.833	54 306	19.539	41.078	77.580	97.540	208.312	301.420
1.172	3 902	43.287	44.010	19.339	17.760	80.015	138.915	233.847	313.316
14.064	29.248	576.700	889.001	154.150	333.565	892.967	976.555	2.437.469	3.514.668
127.534		438.467		730.648		4.399.993		9.581.200	
1,3		4,6		7,6		45,9		100	
11,1	22,9	131,5	202,7	21,1	45,6	20,3	22,2	25,4	36,6
0,6	0,8	23,7	25,3	6,3	9,55	36,6	27,8	100,0	100,0

Расходное расписание

№№ сметы.	Наименование расходов.	ВСЕГО.	ЦУЖЕЛ.
1	Зарплата.....	19.845.918	18.966.124
16	Соц. страхование	2.846.732	2.722.717
2	Расх. по Центр. Уст.....	52.800	—
4	„ „ Местн. „	25.126	15.751
5 I	Образование.....	—	—
5 II	Культработа.....	183.459	175.280
5	Содерж. месткомов.....	91.729	87.640
6	Издательство.....	10.000	—
7	Общие расх. по Управл.....	4.000	—
8	Содержание водпутей.....	230.000	—
9	„ портов	150.000	—
10	„ шоссейных дор...	440.000	—
11 I	Эксплоатация жел. дор.....	21.441.845	21.441.845
11	Новые паровозы и ремонт подвижн. состава.....	1.540.391	1.540.391
14	Новые работы	1.560.000	1.100.000
16	Оборотный капитал.....	300.000	—
17	Субсид. Аму-Дар. фл.....	8.000	—
18	Помильная плата.....	20.000	—
19	Ссуда речного Госпароход. ...	200.000	—
20	„ морского „	50.000	—
	ИТОГО.....	49.000.000	46.049.748
	ДОХОД.....	46.000.000	45.900.000
	ДОТАЦИЯ.....	3.000.000	149.748

на март 1924 года.

Приложение № 3 (см. стр. 99).

В т о м ч и с л е.					
ЦУРЕК.	ЦУМОР.	ЦУМТ.	Русский регистр.	ЦА	Резерв.
214.797	144.704	112.992	17.120	251.698	138.483
30.513	20.119	16.431	1.712	25.170	30.070
—	—	—	—	52.800	—
—	—	—	9.375	—	—
—	—	—	—	—	—
2.148	1.447	1.130	171	2.517	766
1.074	723	565	86	1.258	383
—	—	—	—	10.000	—
—	—	—	—	4.000	—
230.000	—	—	—	—	—
—	150.000	—	—	—	—
—	—	440.000	—	—	—
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—
45.065	200.000	210.000	—	2.281	2.654
—	—	—	—	—	300.000
8.000	—	—	—	—	—
—	20.000	—	—	—	—
—	—	—	—	—	200.000
—	—	—	—	—	50.000
531.597	536.993	781.118	28.464	349.724	722.356
—	100.000	—	—	—	—
531.597	436.993	781.118	28.464	349.724	722.356

Приложение № 4 (см. стр. 84).

Смета НКПС на 1923/1924 год.

§§	Ст.	Лит.	ПРЕДМЕТЫ РАСХОДА.	Кредиты, испрашиваемые по смете НКПС.
				Черв. рублей.
			РАСХОД.	
			I. Обыкновенные расходы.	
I			**Содержание Центральных и Местных Учреждений НКПС.**	
	1		Содержание Центральн. Учрежд.:	
		а	Зарплата	3.134.111
		б	Социал. страхован., культработа и содерж. местком. (17,5%)	548.469
		в	Образование	551.450
		г	Хозяйст., канц. и проч. расходы	682.960
		д	Издательство	150.000
		е	Общие расх. по Управл.	58.000
			Итого по ст. 1-ой	5.124.990
	2		Содерж. Местных Учреждений НКПС:	
		а	Зарплата	887.107
		б	Социал. страхован., культработа и содерж. местком. (17,5%)	155.243
		в	Хозяйст., канцел. и проч. расходы	300.000
			Итого по ст. 2-ой	1.342.350
			ВСЕГО по § 1-му	6.467.340
2			**Содержание железнодорожного транспорта.**	
		1	Зарплата	226.317.319
		2	Социал. страхование, культработа и содерж. местком. (17,5%)	39.605.531
		3	Образование	580.305
		4	Топливо	114.062.700
		5	Металлы	68.000.000
		6	Шпалы	19.780.000
		7	Прочие расходы	102.306.293
			Итого по § 2 му	570.652.148

§§	Ст.	Лит.	ПРЕДМЕТЫ РАСХОДОВ.	Кредиты, испрашиваемые по смете НКПС.
				Черв. рублей.
3			**Содержание речного транспорта.**	
	1		Зарплата.....	5.838.883
	2		Социал. страхование, культработа и содерж. местком. (17,5%).....	1.021.805
	3		Образование.....	539.095
	4		Хозяйст., администр. и проч. расходы.	3.000.000
			Итого по § 3-му.....	10.399.783
4			**Содержание морского транспорта.**	
	1		Зарплата по ЦУМОР-у и портам....	1.853.931
	2		Социал. страхование, культработа и содерж. местк. (17,5%).....	324.438
	3		Образование.....	120.000
	4		Хозяйст. администр. и проч. расх. по ЦУМОР-у и Портам.....	2.240.000
			Итого по § 4-му.....	4.538.369
5			**Содержание шоссейных и грунт. дорог.**	
	1		Зарплата.....	1.197.945
	2		Социал. страхование, культработа и содерж. местком. (17,5%).....	209.640
	3		Образование.....	9.150
	4		Хозяйст., канцел. и проч. расходы..	225.000
	5		Расходы по содерж. шоссе и грунтовых дорог.....	1.000.000
			Итого по § 5-му.....	2.641.735
			ВСЕГО по обыкн. расходам.	594.699.375
			II. Чрезвычайные расходы.	
1			**Восстановительные и новые работы:**	
	1		по Центр. и Местн. Учр. НКПС....	80.000
	2		по железнодор. транспорту.....	20.000.000
	3		по речному „	1.000.000
	4		по морскому „	1.550.000
	5		по шоссейным и грунт. дорогам....	323.000
			Итого по § 1-му.....	22.953.000

§§	Ст.	Лит.	ПРЕДМЕТЫ РАСХОДОВ.	Кредиты, испрашиваемые по смете НКПС.
				Черв. рублей.
2			Новые паровозы и ремонт подвижного состава на заводах ВСНХ...	21.100.000
3			Оборотный капитал.....	30.000.000
5			**Субсидии:**	
	1		Аму-Дарьинской флотилии.....	120.000
	2		Госоргфлоту за убыточные рейсы...	160.000
			Итого по § 5-му.....	280.000
			ИТОГО по чрезвыч. расх...	74.333.000
			ВСЕГО ПО СМЕТЕ....	669.032.375

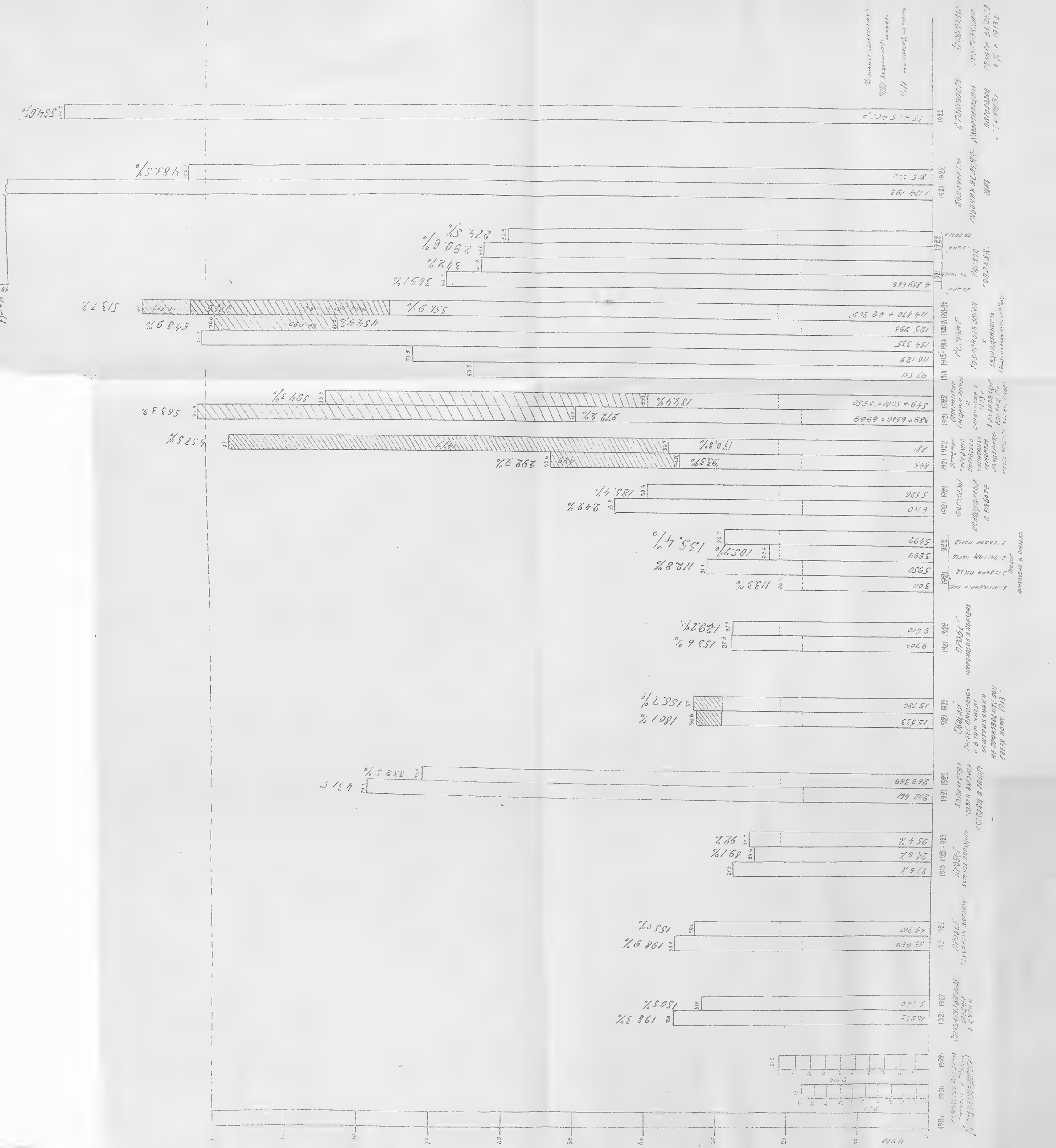
Д О Х О Д.

1. По железнодорожному транспорту:

а) за провоз пассажиров и багажа.....	148.739.850	
б) за провоз грузов.....	404.797.336	
в) прочие доходы.....	17.114.962	
		570.652.148
2. По портам		2.000.000
	ВСЕГО.....	572.652.148
	Д О Т А Ц И Я	96.380.227

По Транспорту Дальне-Восточной Республики.

Дотация на 1923 1924 г.....	3.896.000	
На покрытие задолженности за 1922 1923 г.....	980.000	
		4.876.000
	ВСЕГО ДОТАЦИИ	101.256.227



Uenn 2 p. 50 k.